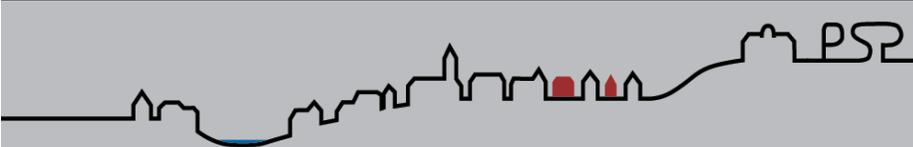


Vers une meilleure maîtrise publique du processus de densification par division-construction

L'encadrement du processus de division-construction et son insertion dans des projets de densification pavillonnaire sur Port-Saint-Père

Phase Projet _ 19/05/2014



Comoy Coralie _ Fouché Olivier _ Freslier Pierre _ Guéinichault Adrian

Master 2 Villes & Territoires - Année 2013-2014

Atelier de projet DDTM Loire Atlantique / Port Saint-Père

Professeurs : M. Kermarrec _ Mme Oliveto _ M. Pottier



En préambule de notre projet d'atelier, il nous semble indispensable de remercier toutes les personnes que nous avons rencontrées durant cette période de recherches et qui ont contribué à l'élaboration de notre travail.

En premier lieu, nous remercions tout particulièrement notre commanditaire, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique et plus particulièrement nos encadrants au sein de cet organisme, monsieur Xavier Milaret et madame Séverine Gagnol, pour leur aide, leur disponibilité et pour nous avoir guidé dans notre travail. Nous remercions également mesdames Lise Viroulaud, Karine Relle et Catherine Auclair et messieurs Matthieu Riou et Lambert Gilbert du groupe miroir, pour leur écoute et les pistes de réflexion proposées.

D'autre part, nos remerciements s'adressent à la nouvelle et à l'ancienne municipalité de Port-Saint-Père. Nous remercions madame Martine Houdayer et l'ensemble de la commission urbanisme, ainsi que mesdames Marie-Annick Mabileau et Danielle Arnaudeau pour leur disponibilité, leur aide et leur bienveillance envers nous.

Nous tenons à remercier nos professeurs encadrants pour leurs conseils pertinents et pour leurs apports dans notre réflexion ; madame Nancy Oliveto et messieurs Patrick Kermarrec et Patrick Pottier.

La réalisation de ce travail nous a amenés à entrer en contact avec de nombreux professionnels, nous tenons donc à exprimer notre gratitude à :

- Monsieur le Maire de la commune de Lucey, François Forin
- Stéphane Caumet, conseiller chargé de mission au CAUE 27
- Mylène Gajic, architecte, Les ateliers d'Avre et d'Iton
- Julien Boidot et Emilien Robin du cabinet Boidot et Robin architectes
- Philippe et Lydie Chamblas du cabinet Métropole Architecture Paysage
- Pascale Kerger du Bureau d'Aménagement Foncier et d'Urbanisme (BAFU)

Introduction	7
A - Le contexte de l'étude	10
B - Problématique	12
C - Les attentes de notre projet	12
D - Les différentes échelles de projet	13
E - Notre démarche	14
F - Notre approche du territoire	14
I. Différencier les hameaux pour une maîtrise adaptée de la division-construction	17
A - La notion de densité : effet de mode ou solution durable	18
B - Empêcher l'urbanisation des hameaux : un objectif pour conforter la centralité du bourg	22
C - Les secteurs à proximité de la gare et du bourg : des secteurs stratégiques pour une densification	24
D - L'OAP : un outil adapté à la densification	27
E - La nécessité d'un appui réglementaire aux OAP	50
II. Des projets à l'échelle de l'îlot pour une division-construction qualitative	55
A - Révéler le potentiel des secteurs de projet	56
B - Des outils pour des projets intégrés	60
C - 3 projets aux réalités urbaines distinctes	78
D - Les incidences des projets	114

Conclusion	119
Bibliographie	124
Tables des Matières	126
Tables des illustrations	128
Annexes	133

Introduction

Notre travail s'intègre au sein d'un atelier de professionnalisation. Cet atelier en partenariat avec un acteur de l'urbanisme a pour objectif de rassembler des étudiants issus de différentes formations : architecture, droit et géographie, pour les faire réfléchir sur une question d'actualité relevant de l'aménagement du territoire. Cette année, 6 thématiques nous étaient proposées abordant les différentes facettes de l'urbanisme. Pour notre part nous avons fait le choix de l'atelier proposé par la DDTM afin d'aborder la question de la division parcellaire et de la densification pavillonnaire.

L'intérêt de la DDTM pour cette problématique s'inclut dans un contexte de réflexion plus large issu du programme de recherches BIMBY et de la rencontre en 2012 sur le sujet « La mutation du pavillonnaire au prisme de la division parcellaire ». Le travail suivant correspond à la partie projet, qui a été précédé de la phase diagnostic.

A - Contexte de l'étude

La question de la densification pavillonnaire à l'échelle nationale

Aujourd'hui 9 personnes sur 10 rêvent d'habiter dans un logement individuel¹. Ce constat pose le problème de l'économie de foncier. En effet, en général l'habitat individuel qui s'illustre par une maison au centre d'une parcelle, consomme 2 fois plus de foncier que l'habitat individuel groupé et 7 fois plus que l'habitat collectif.

De plus selon la forme de la parcelle et l'implantation du bâti sur celle-ci, **l'utilisation du foncier est plus ou moins optimisée** (figure 1). Les parcelles avec des chemins d'accès ou des espaces mal exposés et peu larges réduisent la taille de la parcelle utilisable en jardin d'agrément ou en potager. Cette organisation de l'espace fige l'évolution du parcellaire.

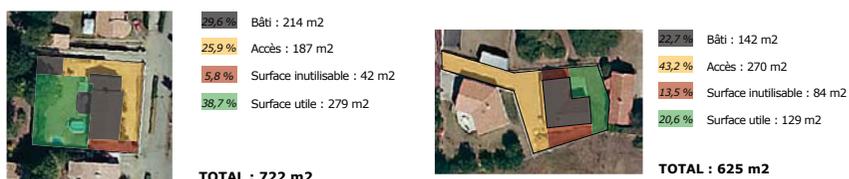
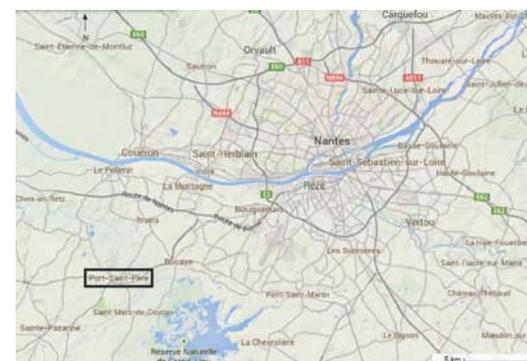


Figure 1 : La forme des parcelles et l'implantation du bâti : 2 éléments impactant l'optimisation foncière - Groupe Atelier
Document intégral en annexe

Or le **foncier se fait de plus en plus précieux** du fait de nouvelles réglementations qui contraignent voire empêchent la primo-urbanisation. Si l'on veut pouvoir concilier les envies des populations avec les objectifs de développement durable, il faut réfléchir à de nouvelles formes urbaines associant **densité et qualité**.

Retour sur le processus de division-construction à Port-Saint-Père

Tel que nous l'avons évoqué dans la partie diagnostic de notre étude, Port-Saint-Père se trouve dans une **situation de périurbanisation**. Bien connectée à l'agglomération nantaise (carte 1), grande pourvoyeuse d'emplois, la commune de Port-Saint-Père offre un certain nombre d'aménités urbaines synonymes de qualité de vie, avec en premier lieu un **cadre environnemental remarquable**.



Carte 1 : Une commune sous influence de Nantes - Groupe Atelier

En effet, les rives de l'Acheneau ou les autres zones naturelles rappellent l'ancrage rural de la commune, de même que les zones agricoles, dont les nombreuses parcelles viticoles. Aussi Port-Saint-Père constitue-t-elle en cela une **commune attractive, résolument résidentielle**, et dont l'habitat se traduit presque exclusivement par une **forme pavillonnaire**.

La **croissance démographique importante** qui a touché la commune ces dernières années a donc engendré un phénomène d'extension urbaine, mais aussi et surtout de densification pavillonnaire. Effectivement, celle-ci s'explique par deux éléments :

- La **commune est limitée dans son expansion urbaine**

par ce qui constitue son attractivité ; un cadre agricole et environnemental privilégié et sensible (vignes, zones humides...).

- La forte pression foncière qui s'exerce sur cette commune attractive.

Contrainte dans son expansion urbaine et soumise à une **pression foncière** non négligeable, Port-Saint-Père assiste depuis une dizaine d'années à une **densification pavillonnaire qui s'exprime par un processus de divisions-constructions**. Pour étayer notre propos, rappelons quelques chiffres.

Ainsi, entre 2006 et 2013 :

- La division-construction représente **45 %** des opérations de logement, soient **25 %** des logements créés.

- La division-construction s'effectue à **60 %** dans les hameaux et à **40 %** dans le bourg.

Ces chiffres illustrent l'ampleur du phénomène sur la commune et sa présence dans les différents types de tissus urbains.

Toutefois, ce processus de division-construction n'est pas sans conséquences. Parmi elles, nous choisissons d'insister sur deux qui nous semblent primordiales à prendre en compte dans notre élaboration de projet :

En premier lieu, il se pose la question du raccordement aux voiries et réseaux divers de ces nouvelles maisons issues de divisions-constructions. Dans les hameaux se révèle le problème d'augmenter la capacité des réseaux qui doivent cheminer par des terrains naturels sensibles, tandis que le bourg rencontre plutôt un problème de raccordement aux voiries.

La multiplication des dessertes individuelles (figure 2) représente

un coût pour les pouvoirs publics, fige le tissu urbain en réduisant la capacité d'intervention publique et amoindrit les possibilités de désenclavement de cœurs d'îlot qui permettraient des opérations de densification plus importantes.

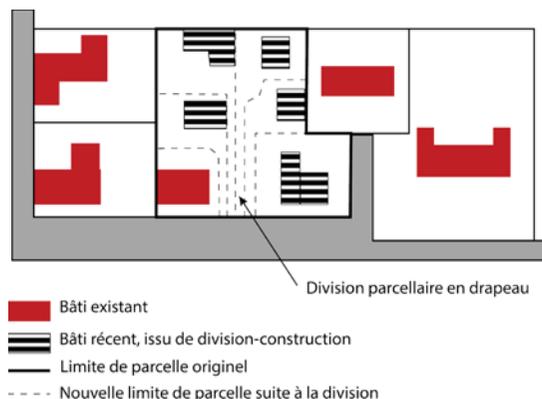


Figure 2 : La division-construction en drapeau : multiplication des chemins d'accès - Groupe Atelier

En second lieu, la division-construction a des impacts sociaux. Elle peut parfois entraîner des vis-à-vis dommageables sur le cadre de vie (photo 1), sur la valeur des biens mais aussi vraisemblablement sur l'acceptabilité habitante de la division-construction. En outre, bien qu'elle s'appuie souvent sur des affinités familiales ou sociales, elle amorce souvent un processus de renouvellement générationnel, qui n'est pas sans conséquences sur la démographie et les caractéristiques socio-économiques des habitants de la commune de Port-Saint-Père. La division-construction est potentiellement un vecteur de déséquilibre social.



Photo 1 : Un problème de vis-à-vis dans la division-construction - Groupe Atelier le 11.10.13

B - Problématique

Au regard de la croissance démographique communale, la réponse au besoin de logement des nouvelles populations devrait s'opérer à l'avenir par une densification de l'urbanisation dans le bourg. En effet, il a été établi pour la commune un **objectif d'accueil de 1000 habitants entre 2007 et 2022**. Or, il ressort de notre étude que la **division-construction**, en raison de ses conséquences pour la collectivité et la communauté résidente, **constitue un processus à encadrer** et à penser à l'échelle de la collectivité. Si la division-construction se pare de vertus telle que la limitation de consommation des terres agricoles et naturelles, il ne faut pas pour autant négliger les impacts sociaux et urbains que nous avons étayés.

En outre, **il se révèle bien difficile de fonder une politique publique d'accueil de nouveaux habitants uniquement sur des initiatives privées**, en s'appuyant sur le processus de division-construction. Rappelons effectivement que la division-construction constitue un processus que l'on peut définir comme un ensemble de phénomènes interdépendants avec une logique et un développement qui lui est propre. Ce processus reste très aléatoire, en ce qu'il repose sur des initiatives individuelles et ponctuelles, et il ne vise pas directement des objectifs d'intérêt général poursuivis par les décideurs locaux ; densification, mixité sociale... La division-construction ne permet pas d'assurer un accroissement démographique non seulement cohérent, et notamment en lien avec l'offre en équipements et services de la commune, mais aussi planifié et réellement maîtrisé par les pouvoirs publics. Evoluant au gré des initiatives privées, une maîtrise pleine et entière de la division-construction par les acteurs publics est tout simplement inenvisageable. En cela, rappelons que si elle répond à un objectif de densification, ce n'est que de façon limitée et ponctuelle ; **elle ne constitue**

donc qu'un « outil » de densification parmi d'autres et méritant d'être développé en respectant certaines conditions.

C - Les attentes de notre projet

- **Nourrir la réflexion sur la division-construction** tant au bénéfice de la municipalité que de la DDTM dans son rôle de conseil aux communes. Aussi ne livrerons-nous **pas de solutions « clé en main »** mais *des propositions d'actions tant opérationnelles qu'architecturales ou réglementaires qui pourront être réappropriées par les acteurs*. Ce travail nécessitera une certaine exhaustivité afin de dresser un éventail le plus large possible des solutions permettant d'encadrer la division-construction.

- Proposer des **solutions pour encadrer la division-construction sur le territoire communal**, c'est-à-dire de la favoriser ou de la limiter selon les différents endroits de la commune, en tenant compte de ses impacts et de son fonctionnement propre. Il s'agit donc de savoir **identifier et justifier là où il est pertinent de favoriser ou au contraire de restreindre la division-construction**. Il convient ensuite d'apporter des solutions permettant soit de favoriser, soit de restreindre ce processus.

- **Proposer des projets densification par division-construction** sur des secteurs approuvés par la municipalité de Port-Saint-Père et la DDTM, en s'appuyant sur le travail d'identification des dents creuses et espaces lâches réalisé durant le diagnostic. Cette attente commune aux deux acteurs induit de fournir une **vision prospective** ainsi que des propositions d'actions sur des secteurs choisis en lien avec la

politique communale et les problématiques actuelles.

Effectivement, les solutions d'aménagement reposant sur de la densification horizontale par division-construction sur ces secteurs de projet doivent à la fois répondre aux besoins de la population et tenir compte des notions de développement durable et de qualité d'usage. A noter que conformément au souhait de la DDTM, les outils proposés auront vocation à être réappropriés sur d'autres territoires.

D - Les différentes échelles de projet

Notre projet se dessinera à **différentes échelles** ; celle du territoire communal dans son ensemble, celle du bourg et celle plus précise encore des secteurs de projet. Nous avons choisi cette entrée par échelle de la plus globale à la plus précise afin de balayer l'ensemble du territoire communal au prisme de la division-construction en tant que **processus à encadrer**. Choisir une entrée par échelle nous apparaît aussi pertinent pour mettre en relation la division-construction avec les différents aspects du territoire, en discerner le fonctionnement et les impacts.

De plus, couplée à cette approche par échelle spatiale, nous tenterons de contextualiser le processus de division-construction en convoquant **différentes échelles de temps**, selon que nos solutions pour encadrer la division-construction se placent sur le court, le moyen ou le long terme. Cette approche temporelle nous semble nécessaire afin d'être en mesure de livrer une vision prospective du territoire.

Enfin, nous proposerons **différents degrés de précision** dans notre étude selon les solutions que nous choisirons d'apporter

pour encadrer la division-construction et l'inclure dans des projets d'aménagements. Face à un processus aussi aléatoire, nos solutions mériteront d'être évoquées de diverses manières selon qu'elles laisseront **une plus ou moins grande part à l'initiative privée ou au contraire à une intervention publique**.

Ainsi ;

D'une part, nous nous focaliserons sur l'échelle du territoire communal. Ce sera l'occasion d'identifier les zones où le développement de l'urbanisation est opportun et d'amener des solutions pour restreindre ou favoriser la division-construction dans les hameaux. Sur ces derniers dresserons-nous une vision prospective globale, à différentes échelles dans le temps. Il sera ainsi question du devenir possible de ces hameaux et pour certains de leur potentiel de densification.

D'autre part, nous traiterons de l'échelle du bourg et des secteurs de projet en lien l'une avec l'autre. Les solutions apportées sur les secteurs de projets impacteront effectivement l'ensemble du bourg dans lequel ils se situent. Nous tenterons cette fois d'étayer nos projets d'aménagement sur les secteurs de projets avec le degré de précision le plus fin possible. A la différence des hameaux, il s'agira en effet ici non seulement d'encadrer mais de véritablement permettre aux pouvoirs publics de prendre part à un projet de densification par division-construction. Les projets de densification s'effectueront donc sur des surfaces de plus grands tailles et auront comme vocation d'accueillir un plus grand nombre d'habitants, tout cela dans un souci de cohérent d'ensemble.

E - Notre démarche

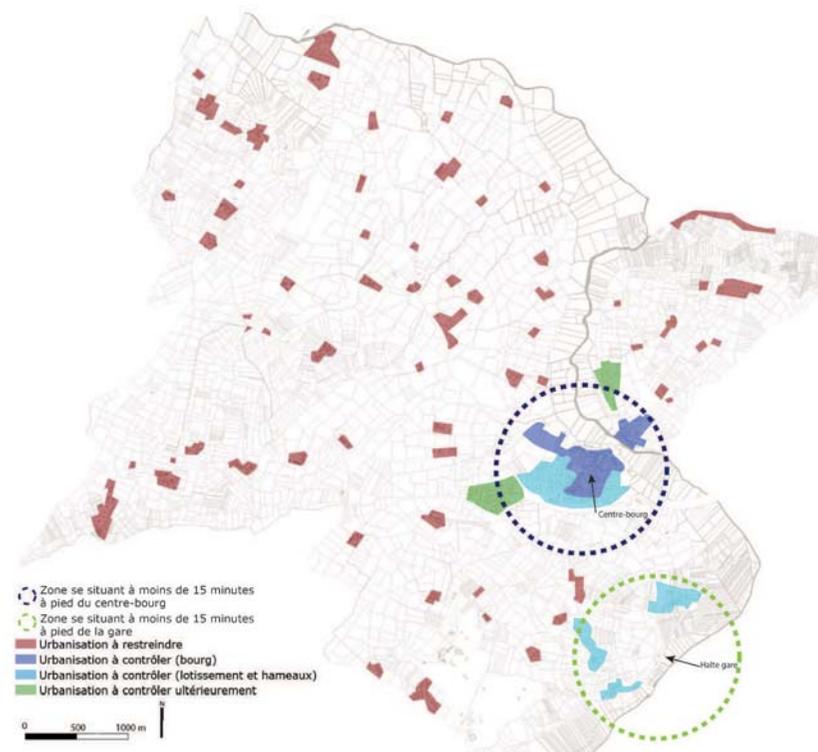
Définir un projet sur la division-construction requiert de faire appel à des **solutions innovantes car ce processus reste récent** et encore peu abordé tant dans la recherche que dans le champ des pratiques professionnelles. Il n'est donc pas aisé d'avoir un recul et un regard critique sur les propositions faites et nous devons rester conscients de cette difficulté. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles nous ne proposons pas de solution « clé en main ».

Reprenant le même travail de laboratoire que lors de la partie diagnostic, nous avons constitué un corpus théorique pour appuyer nos propos et dont nous avons essayé d'appliquer les conclusions en pratique, sur le territoire de Port-Saint-Père. De plus, pour constituer notre projet, nous avons aussi choisi de nous appuyer sur des expériences existantes réalisées pour encadrer la division-construction mais aussi pour réguler les impacts sociaux, environnementaux et urbains de la densification. Aussi avons-nous par exemple contacté les acteurs impliqués dans un programme de recherche sur le bimby en 2007, à savoir le commanditaire de ces études, le CAUE de l'Eure et les équipes de maîtrise d'œuvre auxquelles il avait fait appel pour dessiner des projets de densification par division-construction sur des territoires périurbains. Nous nous servons de même de références architecturales ou réglementaires qui ont été déjà mises en œuvre. En somme, nous avons essayé de nous inspirer de solutions à la fois théoriques et empiriques.

Toutefois, l'encadrement du processus de division-construction requérant des solutions innovantes, nous avons dû faire preuve d'inventivité dans l'étude des solutions que nous avons choisi d'appliquer sur le territoire de Port-Saint-Père. Nos propositions doivent aussi tenir compte des réalités locales afin de s'incarner

au mieux dans le territoire communal. Cela rappelle le caractère innovant de notre étude, que nous avons déjà mis en avant dans notre diagnostic par une méthodologie d'identification des dents creuses et espaces lâches. La nouveauté de notre travail devrait inciter à une certaine prudence ; notre méthodologie ou nos solutions pourraient être réajustées ou remaniées.

F - Notre approche du territoire



Carte 2 : Des secteurs stratégiques à densifier et le reste du territoire à encadrer - Groupe Atelier

Cette carte (carte 2) représente notre positionnement quant à la volonté d'un encadrement de la division-construction. Elle exprime donc un postulat à notre travail.

Conformément aux objectifs de développement durable qui s'appuient sur un développement des modes de déplacement doux, nous avons figuré les temps de déplacement à pied qui justifient des secteurs pertinents à densifier grâce à la division-construction. Toujours selon les préceptes du développement durable, nous appliquons à ces secteurs une double lecture. Ils ont pour ambition soit de **conforter la centralité du bourg**, en participant de la dynamique de ses équipements et services, soit d'**encourager un mode de transport plus respectueux de l'environnement** que l'automobile au sein d'une commune périurbaine : le train. Les secteurs où l'urbanisation par division-construction nous apparaît comme à restreindre sont à l'inverse éloignés des polarités, affermissent l'usage de l'automobile et posent des problèmes de desserte en réseaux.

Parmi les secteurs à densifier se dessinent plusieurs profils. Ainsi, certains secteurs ne sont aujourd'hui pas concernés par la division-construction mais seront traités dans une temporalité longue. D'autres secteurs s'avèrent densifiables par division-construction dès à présent et seront évoqués en tant que tels dans notre étude.

Les secteurs identifiés comme lieu de densification ont pour vocation de répondre à des besoins différents correspondant aux types de ménages et à leur évolution. Les attentes des ménages varient en fonction du moment de leur vie. La pyramide des âges des habitants (figure 3) conditionne nos propositions de projet.

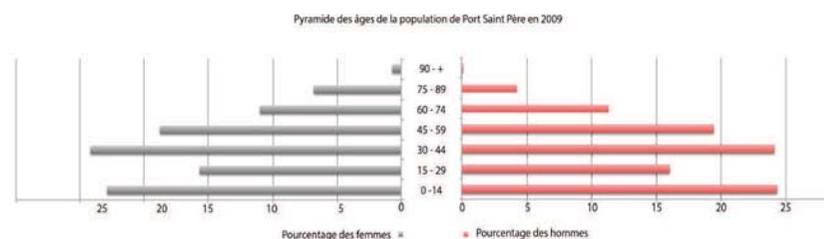


Figure 3: Pyramide des âges classique d'une ville périurbaine avec cependant une part importante des moins de 14 ans - Groupe Atelier

Partie I

Différencier les hameaux pour une maîtrise adaptée de la division-construction

2_Loi d'orientation foncière adoptée le 30 décembre 1967

3_Dispositif financier du droit de l'urbanisme créé en 1975 et supprimé en 2000 avec la loi SRU

Les concepts de densité et d'intensité sont présents dans une grande partie des discours politiques, de travaux de recherches mais également dans de nombreux textes de lois et documents d'urbanisme. Ces notions nous paraissent aujourd'hui évidentes pour un développement urbain respectueux de l'environnement. Mais ne serait-il pas opportun de prendre du recul face à ces concepts et de réfléchir à quels sont les aspects négatifs et positifs et quels sont les moyens pour amoindrir les points négatifs des concepts. Cette prise de recul nous permettra d'identifier les zones dans la commune de Port-Saint-Père où la densification est à proscrire et où elle est intéressante.

A - Retour sur la densité ; effet de mode ou solution durable ?

La densification est un objectif à l'ordre du jour depuis une vingtaine d'années. Cette recherche d'une densité plus importante dans les centres-villes et dans les secteurs stratégiques s'inscrit dans une logique de développement durable portée par le Grenelle de l'environnement et différentes conventions à l'échelle internationale. Mais la densification n'a pas toujours été vue en tant que tel. Bien au contraire.

1 - De la dé-densification à la densification : un changement de paradigme

Le courant hygiéniste a défendu l'idée de la dé-densification des tissus urbains dans le but de réduire les incendies, la propagation des maladies mais aussi de favoriser la circulation des flux (eau, air, lumière, personnes ...) et d'éviter les soulèvements de populations. C'est dans cette logique qu'Hausmann a dirigé les grandes transformations de la capitale qui ont amenées aux grandes percées dans le

tissu moyenâgeux, à la création des grandes espaces et jardins publics et à la démolition de nombreux bâtiments. La **ville dense au XXe siècle était vue comme insalubre**, dépassée et ne répondant plus aux besoins de la société de consommation des Trente Glorieuses. Nombreux furent les ménages quittant les centres-villes denses pour aller s'installer en périphérie ou dans le périurbain. **Une politique de dé-densification** était donc en cours, suite à la Seconde Guerre Mondiale. Cette dé-densification était vue comme un processus respectueux de l'environnement car il correspondait à un retour vers la terre. La Loi LOF² et Plafond Légal de Densité³ établirent des seuils de densité dont l'objectif était de la diminuer. De plus, à ce moment-là, la prise en compte du coût du carburant et des émissions rejetées par les automobiles ne faisaient pas partie des préoccupations des ménages.

Les problématiques ont changé depuis l'époque d'Hausmann et des Trente glorieuses ; la densité est au cœur de l'aménagement, de la planification mais également du développement durable des territoires. Cette préoccupation est issue de la prise de conscience des politiques de la consommation trop importante de terres agricoles causée par une urbanisation diffuse du monde rural depuis les années 70-80 et de la pollution liée. **L'artificialisation des terres est un phénomène irrémédiable**, il ne sert donc à rien de s'accabler sur le sort de ces terres, il est plus important de réfléchir à comment **optimiser ces secteurs déjà urbanisés**. C'est dans cette volonté que s'inscrit la densification. De nombreuses études se sont penchées sur les avantages et les inconvénients de la densification mais il est difficile d'avoir des certitudes sur ses effets positifs.

Il est important de distinguer deux éléments. A la fin des années 90, il y a un retour des habitants dans les quartiers denses des

centres-villes, on voit même que les quartiers les plus denses sont réinvestis pour une population aisée. Ce retour est appelé **gentrification**. Ce processus est poussé par la concentration de services, de commerces, d'équipements et des infrastructures et non pas par la densité de personnes en elle-même. En tant que tel, ce n'est pas d'être toujours plus près de son voisin qui est attractif, bien au contraire, ce sont certains effets liés à la densité qui sont attrayants pour les nouvelles populations. La densité a à la fois des effets positifs et des effets néfastes sur le cadre de vie. Quand densité rime avec animation, accès simple et rapide à l'emploi, aux services, il sera plus juste de parler d'**intensification**.

La densité n'est pas vue aujourd'hui seulement comme le résultat d'un calcul illustrant la réalité urbaine, mais vraiment comme un objectif à atteindre. Des nombreux outils juridiques, économiques ou de sensibilisation ont vu le jour depuis une quinzaine d'années pour inciter voire imposer une augmentation de la densité. Depuis les lois Grenelle, les **SCoT peuvent imposer des seuils de densité minimale dans des secteurs stratégiques**, et d'autres lois comme SRU⁴, ou tout récemment la loi ALUR⁵ visent notamment à **limiter la consommation de terres agricoles** et pour la dernière à **identifier le potentiel de densification** en zone U avant l'ouverture de toute nouvelle zone à l'urbanisation.

Il y a eu un **changement de paradigme depuis les années 90**; pour une partie des professionnels, densité rime aujourd'hui avec durabilité. Malgré les nombreux avantages urbanistiques, sociaux, écologiques et économiques qu'elle promeut, elle présente également un caractère répulsif pour une certaine catégorie de population.

2- Des effets variés difficilement vérifiables

Densifier les centres et les secteurs stratégiques (type gare, pôle multimodal ou polarité) permet d'obtenir des distances moins importantes entre les habitations et les différentes aménités urbaines, au contraire des opérations d'extension. La densité est bénéfique d'un point de vue écologique en ce qu'elle favorise l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle, comme le vélo, ou la marche à pied. D'une manière générale, plus la densité est importante, moins la ville est consommatrice d'énergie, mais cela est à relativiser en fonction des types de villes. Aujourd'hui **la courbe de Newman et Kenworthy** (figure 4) mettant en relation la consommation en carburant avec la densité urbaine est remise en question par certains, car elle n'intègre pas l'ensemble des paramètres nécessaires. Pour la densification des villes périurbaines, cette courbe n'est pas transposable mais l'idée globale est la même.

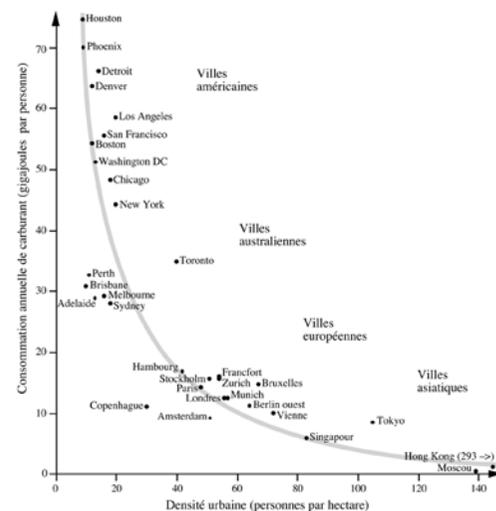


Figure 4: Courbe de Newman et Kenworthy – Source : www.cybergéo.fr

4_ Loi relative à la solidarité et renouvellement urbain du 13 décembre 2000

5_ Loi d'accès au logement et urbanisme rénové du 24 mars 2014

Toujours d'un point de vue écologique, la densification du tissu existant permet d'accueillir une nouvelle population sans pour autant consommer de terres agricoles ou naturelles, mais cependant il faut bien voir que la densification n'exclut pas l'artificialisation des sols. Elle s'effectue en zone U ou NH et non pas en zone N ou A comme avec la primo-urbanisation, mais elle existe malgré tout et peut également poser des problèmes d'**imperméabilisation des sols et de pollution des terres**, cours d'eau et nappes phréatiques alentour. Afin que la densification ait un effet positif sur l'environnement, celle-ci doit être faite de manière stratégique. **Densifier des hameaux excentrés des centralités et des infrastructures de transports n'est pas opportun** car elle augmentera la dépendance à l'automobile et donc les émissions des GES et la consommation d'énergie. La densification des hameaux doit être réfléchie en fonction de leur situation et de leur proximité aux équipements et infrastructures.

La densification vise à une concentration plus importante d'habitants. Elle conforte les commerces, les équipements, les services et les infrastructures car elle assure **une certaine viabilité pour les structures à proximité**. C'est un moyen d'**asseoir la centralité**.

La ville dense est une **ville qui peut être plus économe pour les pouvoirs publics** car en effet, l'établissement des réseaux est moins coûteux car le linéaire est moins important. Cette notion est cependant à relativiser car même si les travaux de VRD sont moins chers pour la collectivité, le foncier quant à lui est plus élevé.

Il faut bien voir que la densité peut également faire fuir définitivement ou momentanément une partie de la population. Ces départs pour s'aérer le temps d'un week-end, ou ces départs

pour aller vivre à la « campagne » génèrent de nouveaux déplacements automobiles de plus grandes distances et donc des émissions de GES et une consommation en carburant. Cette volonté de quitter la ville est étroitement liée à la question du cadre de vie et donc de la **densité perçue** par chacun (figure 5).

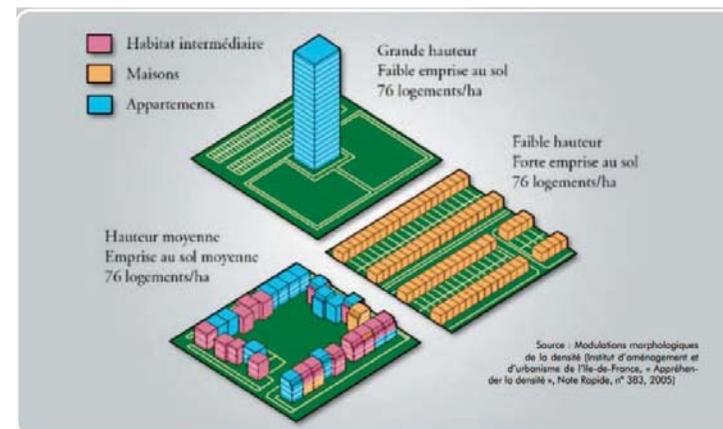


Figure 5: Modulations morphologiques de la densité par Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France, « Appréhender la densité » 2005

En effet, la densité et la qualité urbaine sont deux paramètres qui interagissent. Le refus de la densité est motivé par différents paramètres également :

- Les nuisances sonores, olfactives et visuelles
- La volonté d'être entre soi
- Se protéger de l'extérieur
- Sentiment d'oppression

D'un point de vue social, nous pouvons penser que la densité permet d'avoir **une plus grande équité entre les habitants**. Comme nous l'avons vu, la densité est souvent synonyme de concentration d'équipements, de commerces, de services, cette concentration permet un accès rapide et aisé aux différentes fonctions par les habitants même non motorisés. Cette proximité et l'agglomération de différentes fonctions peut aussi être à l'origine de **création de lien social** et donc éviter l'isolement de certaines personnes. C'est dans cet objectif que les politiques s'efforcent de placer les logements sociaux dans les centres-bourgs afin que les personnes aient accès à l'ensemble des fonctions de la commune et qu'il n'y ait pas de sectorisation.

Que l'on parle de densité ou d'intensité, nous cherchons à savoir si ces termes correspondent à un **effet de mode** ou s'il s'agit d'une **solution durable** pour le développement urbain. Pour nous, ces notions sont à la croisée entre la **réponse à un problème d'étalement et des notions politiquement correctes**. Il ne faudrait pas que toutes les stratégies urbaines se basent uniquement sur cet objectif de densification car le passé a montré que lorsque l'urbanisme ou l'aménagement du territoire se basaient sur une seule et même notion, les projets étaient rapidement datés d'une époque et désuets.

Il ne faut pas oublier que le **territoire est un réel système** où de nombreux paramètres interagissent, il est donc primordial d'**adapter les objectifs en fonction des spécificités** du site et de mêler densité et qualité urbaine pour la réussite d'un projet.

Pourquoi ne pas densifier les hameaux :

- Environnement fragile à protéger
- Usage nécessaire de l'automobile pour satisfaire les besoins quotidiens => pollution atmosphérique
- Isolement des populations

Pourquoi densifier à proximité des centres-villes :

- Conforter la centralité
- Assurer une viabilité aux équipements, services, commerces, transports en commun ...
- Mutualiser des infrastructures
- Créer de l'urbanité et du lien social
- Favoriser les trajets courts doux

Pourquoi densifier à proximité des gares:

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Donner une alternative à l'utilisation de la voiture
- Favoriser l'équité sociale car il n'y a pas spécialement besoin d'avoir une voiture

Éléments à prendre en compte pour une densification harmonieuse

- L'acceptabilité par les populations alentour
- Les besoins et attentes de la population
- La préservation du cadre de vie
- L'imperméabilisation des sols
- Les coûts pour les collectivités

6_ Le village se distingue du hameau de par une surface et un nombre d'habitations supérieurs, ainsi que par l'existence d'une vie sociale marquée par la présence d'espaces publics. Pour plus d'informations sur la distinction entre hameau et village : Les villages et hameaux du Pays de Retz – Diagnostic et orientations pour le SCOT, SCOT Pays de Retz, J.-P. Ferrand, B. Barré, 29 juin 2009

7_ SCOT du Pays de Retz - Rapport de présentation 4, Syndicat mixte du SCOT du Pays de Retz, 2013, p12.

8_ SCOT du Pays de Retz - Document d'orientation et d'objectifs, Syndicat mixte du SCOT du Pays de Retz, 2013, p82.

9_ PADD - PLU Port-Saint-Père, Agence Citti-claes, CDC Conseils, 2007, p.5.

B - Empêcher l'urbanisation des hameaux et villages : un objectif pour conforter la centralité de Port-Saint-Père

Le hameau de la Frogerie a bénéficié d'une croissance urbaine très importante, pour une large partie issue de la division-construction (figure 6). Il va constituer pour nous, en quelque sorte, l'exemple-type du hameau nécessitant de voir son urbanisation circonscrite. Le terme « hameau » sera ici utilisé, mais notre travail s'appliquera aussi bien aux hameaux qu'aux villages de la commune.⁶



Figure 6: Evolution du Hameau de la Frogerie : un contre-exemple - Source vuduciel.loire-atlantique.fr

1. La Frogerie, exemple d'un hameau où l'urbanisation est à limiter ?

Notre démarche s'inscrit clairement dans une logique de **limitation de l'étalement urbain**. En effet, les divisions parcellaires réalisées dans les hameaux accroissent le nombre de constructions, de même que l'imperméabilisation des sols. Par ailleurs, circonscire l'urbanisation des hameaux **s'inscrit dans les orientations du SCOT** : « la règle générale est la

non-extension [des villages, hameaux et « formes complexes bâties »] »⁷. De plus, l'installation de nouveaux habitants dans les hameaux ne développe pas (ou très peu) la centralité de Port-Saint-Père. L'urbanisation en dehors de la centralité de la commune et éloignée des infrastructures de transports collectifs pose le problème de l'utilisation nécessaire de l'automobile dans les actes de la vie quotidienne. Or aujourd'hui nous sommes dans une volonté de réduction de la place de la voiture, de ses émissions de GES et de la consommation d'énergie fossiles.

L'objectif est ainsi **d'inciter les nouveaux arrivants à s'installer dans le centre-bourg ou près de la gare** de la commune, de façon à les rapprocher des services, commerces et équipements disponibles. Ceci permettra de favoriser l'utilisation de déplacements doux, en réduisant ainsi l'usage de la voiture. En ce sens, le SCOT entend promouvoir « une organisation et un développement du territoire favorables à la diminution des déplacements en véhicules individuels, en favorisant l'urbanisation dans les [...] bourgs et pôles communaux, pour rapprocher les habitants des commerces et services », ainsi qu'en « favorisant la proximité et le développement de la marche et du vélo ».⁸

Cependant, notre démarche va au-delà des objectifs du SCOT et de la commune. En effet, le SCOT préconise de ne pas étendre les hameaux, et le PADD de Port-Saint-Père vise à les « circonscire »⁹. Il nous semble pourtant nécessaire d'**aller plus loin qu'une simple circonscrition**, en empêchant l'urbanisation même des hameaux. En effet, le simple fait de circonscire l'urbanisation n'empêche pas le comblement de dents creuses, ou bien la division-construction de certaines parcelles. La simple circonscrition n'empêche donc pas l'arrivée de nouveaux habitants. Or, c'est précisément ce qu'il nous semble nécessaire d'empêcher.

2. Deux niveaux d'intervention pour limiter l'extension des hameaux?

Pour limiter l'extension des hameaux, 2 outils réglementaires nous semblent adaptés : user de l'article 1er du règlement du PLU, ou bien préciser le zonage. Il conviendra de recourir à l'un ou l'autre de ces moyens selon le hameau concerné, et selon la politique souhaitée. En effet : le 1er outil permet une limitation de l'urbanisation même, tandis que le 2nd ne permet que de le circonscrire.

- L'article 1er du règlement

Il est possible interdire purement et simplement toute nouvelle construction à usage d'habitation sur la zone concernée. En l'espèce, le hameau de la Frogerie est classé en zone Nh1a. Il suffit pour cela d'insérer une telle disposition dans l'article 1 du règlement concernant la zone Nh1a. La disposition pourrait être rédigée ainsi (l'article reprend la rédaction du PLU actuel, les rajouts figurent en vert) :

« Article Nh1 – 1 : Occupations et utilisations du sol interdites

- [...] les constructions à usage d'habitation. Les annexes et piscines demeurent autorisées. »

Demeurera la possibilité de construire des annexes, telle que prévue actuellement par le règlement. Le but est en effet d'empêcher l'arrivée de nouveaux habitants, et non de geler totalement la constructibilité des terrains.

Limites: ce moyen d'action peut apparaître brutal, notamment pour les habitants. Il constitue en effet une interdiction relativement forte qui grève le hameau entier d'une

inconstructibilité. De plus, cet outil empêche le comblement de dents creuses. Il est important d'avoir conscience de cela avant d'avoir recouru à cet article.

- Préciser le zonage

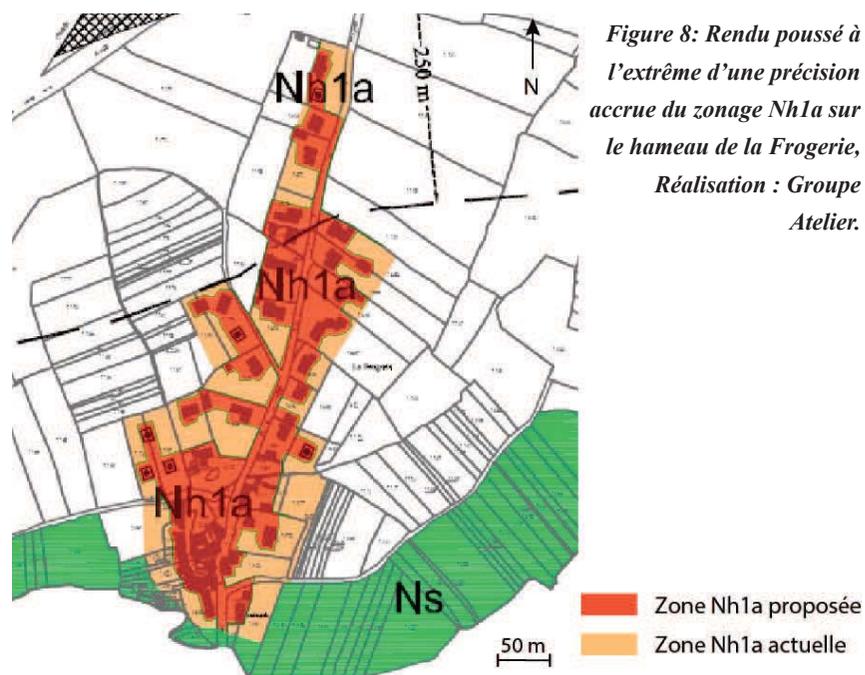
Le hameau de la Frogerie est entouré de zones A et de zones Ns, par nature inconstructibles (sauf quelques exceptions). Pour prévenir l'extension de ce hameau, il est possible d'affiner encore davantage le zonage. Le PLU recourt déjà à cette technique, et a par exemple classé certains fonds de parcelles en zone A. Certains fonds de parcelle, toujours classés en zone Nh1a, demeurent toutefois suffisamment grands pour faire l'objet d'une division-construction.

Cette méthode a été utilisée par le PLU de Basse-Goulaine (figure 7). Les raisons de ce zonage étaient autres (elles concernaient des risques d'inondation) mais l'on voit qu'il est tout à fait possible de délimiter un zonage très proche du bâti, de sorte que les fonds de parcelle soient classés en zone naturelle, et donc par principe inconstructibles.



Figure 7: Extrait du PLU de la commune de Basse-Goulaine, Nantes métropole, modification du 14 décembre 2012

Une telle précision de zonage pourrait donner le résultat suivant (figure 8), appliquée au hameau de la Frogerie (cette illustration se veut volontairement poussée l'extrême, voire caricaturale) :



L'idée est donc de pouvoir rendre les divisions de terrain inopportunes. En effet, les fonds de parcelles pourront toujours se diviser, mais leur classement en zone A empêchera leur constructibilité. Le processus de division-construction s'en trouvera donc enrayé, et la division perdra de son intérêt.

Limites: ce moyen ne permet pas d'empêcher le comblement de dents creuses. Il permet ainsi d'empêcher l'étalement urbain du hameau, mais pas d'empêcher son urbanisation intérieure. De plus, ce zonage empêche la création d'éventuelles annexes ou piscines, si leur projet d'implantation se situe en zones A.

Le choix entre ces deux outils devra s'opérer en fonction des hameaux et de la politique voulue : selon que l'on souhaite limiter seulement l'étalement du hameau ou bien également son urbanisation intérieure. Il nous semble préférable d'avoir le plus possible recours à la technique de l'article 1. En effet, comme nous l'avons expliqué, il nous semble nécessaire que les nouveaux arrivants de Port-Saint-Père s'installent dans le centre-bourg ou à proximité de la gare. Pour cela, il faut donc empêcher l'urbanisation des dents creuses présentes dans les hameaux.

Enfin, signalons qu'outre cette urbanisation, il existe d'autres vecteurs d'accroissement de la population des hameaux. Par exemple, une grande construction peut se voir divisée en plusieurs logements séparés. Limiter l'urbanisation des hameaux permettra donc d'enrayer l'accroissement de leur population, mais il est possible que celle-ci continue d'augmenter légèrement.

C - Les secteurs à proximité de la gare et du bourg : des secteurs stratégiques pour une densification par division-construction

1- La proximité d'une centralité urbaine et d'une alternative à l'automobile : deux éléments justifiant une densification

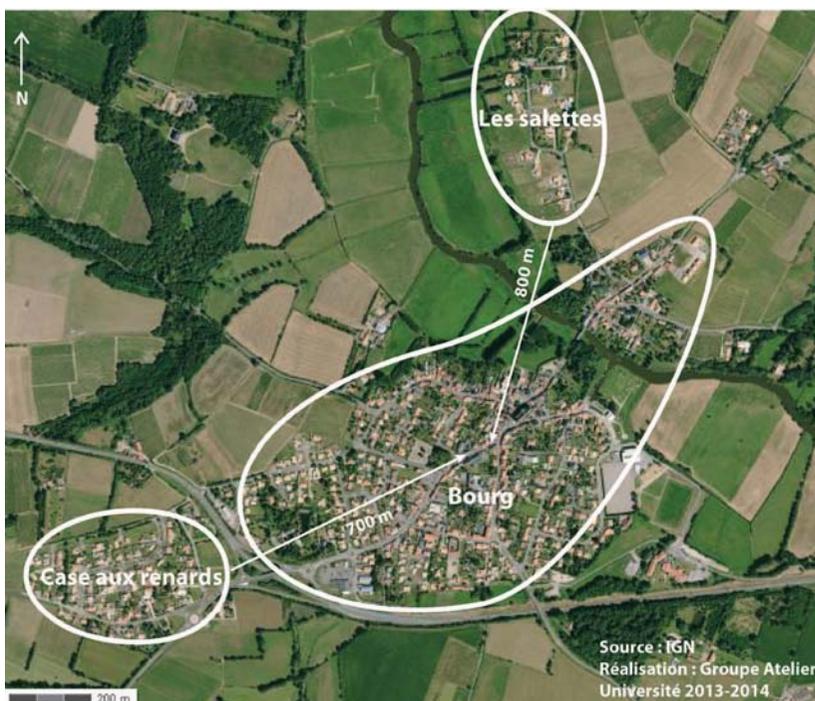
Dans une logique de lutte contre l'étalement urbain et de développement des alternatives à l'automobile, le SCoT préconise l'urbanisation des zones à proximité des gares. Port-Saint-Père bénéficie d'une halte gare, partagée avec la commune de Saint-Mars-de-Coutais. Cette infrastructure se situe à 2,5 km du bourg. Les effets bénéfiques sur la circulation automobile avancés par le SCoT seront de moindre mesure sur Port-Saint-Père. En effet, favoriser l'urbanisation des hameaux à proximité de la gare permettra hypothétiquement un **report des trajets effectués en voiture entre Port-Saint-Père et Nantes sur le mode ferroviaire**, mais l'urbanisation à proximité de la gare fait que les habitants seront excentrés des services, commerces et équipements du bourg. **La densification des hameaux près de la gare a donc vocation à réduire l'usage de la voiture entre Nantes et Port-Saint-Père mais elle ne pourra pas amoindrir les déplacements motorisés au sein de la commune.**

En accord avec la politique nationale et communale, il serait intéressant de favoriser l'urbanisation dans le hameau de la Jutière, de Nozine mais également de la Charrie. Ces trois hameaux se situent dans un périmètre de moins de 800 mètres (8 minutes environ à pied) de la gare (carte 3), . Ces trois hameaux sont de typologies très différentes et ont connu des évolutions différentes sur les 20 dernières années.



Carte 3: Situation des 3 hameaux par rapport à la gare - Réalisation Groupe Atelier

Favoriser la division parcellaire nécessite un travail réglementaire et urbanistique important afin que ces hameaux puissent conserver voire accentuer leur caractère « villageois » cher aux habitants mais également à la municipalité. L'objectif est donc de pouvoir **accueillir des nouveaux habitants dans ces secteurs sans pour autant ouvrir des zones à l'urbanisation** ou dégrader le paysage des hameaux. Le travail réglementaire effectué sur ces trois hameaux pourra également être applicable aux Salettes situé à proximité immédiate du bourg mais aussi sur le quartier de la case aux renards une fois la RD 571 déviée (carte 4).



Carte 4 : Situation des 2 secteurs par rapport au bourg - Réalisation Groupe Atelier

Comme nous avons pu le voir dans la phase diagnostic, ces deux quartiers constituent une sorte de prolongement du bourg et abritent dans leur tissu urbain de véritables opportunités foncières. Cependant il faut bien voir que le secteur des Salettes est actuellement un espace où **la division parcellaire n'est pas à l'ordre du jour**. La densification des hameaux est envisageable dans un premier temps dans les hameaux à proximité de la gare et ensuite à proximité du bourg.

Il s'agit de cinq secteurs où la densification par **division parcellaire nous paraît opportune, d'une part par la proximité d'une infrastructure de transports en commun et d'autre part** par la proximité des services, commerces et

équipements. Il est difficile dans le cas de Port Saint Père de faire coïncider affirmation de la centralité et développement d'alternatives à la voiture à travers un projet de densification.

2- Deux secteurs stratégiques pour la densification : réponse à deux types de besoins de la population

Ces secteurs ont des caractéristiques différentes, c'est pourquoi il est important d'identifier les points forts et les points faibles de chacun d'entre eux afin d'avoir des pistes de réflexions pour allier l'arrivée d'une nouvelle population, l'amélioration du cadre de vie et la non ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation. Les espaces péri-urbains malgré **leur homogénéité apparente**, abritent des populations très différentes. Il y a les familles issues du monde agricole qui ont toujours vécu dans le milieu rural, il y a aussi des familles plus aisées qui habitent dans des bâtisses anciennes et enfin les familles modestes locales ou ex urbaines qui sont venues par choix ou par contrainte vivre dans le péri-urbain. Le tableau est un peu caricatural mais l'idée de base est celle-ci. **Ces différentes populations ont des attentes et des représentations différentes c'est pourquoi la densification à la fois à proximité du bourg et de la gare à vocation à répondre aux leurs besoins.**

L'offre de logement qui sera créée vers la gare concernera des populations qui veulent pouvoir garder un lien direct avec Nantes et sa métropole. Des ménages avec des adolescents ou des jeunes pourront être intéressés par ces secteurs car ils permettront aux jeunes d'être mobiles. Il est possible que cette population ne s'ancre pas au sein du territoire de la commune du fait de la position excentrée du bourg et que le développement urbain profite au bourg de Saint-Mars-de-Coutais. Contrairement à cela, la densification à proximité du bourg cible plus des populations avec des jeunes enfants. La

proximité des écoles, des services et des commerces permettra l'intégration de ces personnes au sein de la vie du village et cela leur permettra d'effectuer le trajet quotidien entre l'école et le domicile par exemple à pied.

Pour maîtriser le développement urbain de ces cinq secteurs à densifier, nous utiliserons les Opérations d'Aménagement et de Programmation qui nous permettront de donner les grandes **orientations d'urbanisation sans pour autant se substituer aux porteurs de projets.**

D - L'orientation d'aménagement et de programmation, un outil adapté à la densification

1- L'OAP, un moyen souple et pédagogique pour orienter l'évolution d'un secteur vers une densification

Les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) font partie des pièces constituant le Plan local d'urbanisme. Ces documents permettent de définir des **principes directeurs d'aménagement pour des secteurs donnés**, sous une forme textuelle et/ou graphique. Cela permet donc à la commune d'orienter l'aménagement de ces zones, sans pour autant en porter les projets ou en posséder le foncier.

Les **OAP ne sont pas des documents obligatoires**, c'est-à-dire que leur absence ne sera pas de nature à entacher d'illégalité le PLU. Pour autant, ce sont des outils très utiles, qui se révèlent particulièrement adaptés à notre étude.

En effet, le code de l'urbanisme définit largement les OAP. Elles peuvent porter sur l'aménagement, l'habitat (en cas de PLU tenant lieu de PLH), les transports et le déplacement (en cas de PLU tenant lieu de PDU). En ce qui concerne l'aménagement, le code prévoit notamment que les OAP peuvent définir « *les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement [...], permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune* »⁹. Ces documents se révèlent donc **adaptés à l'encadrement de la densification par division parcellaire**, d'autant plus qu'ils peuvent « *porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager* »¹⁰.

De plus, outre leur utilité en tant qu'outil de programmation, les OAP représentent un **excellent moyen de communication**

⁹ Code de l'urbanisme, art. L.123-1-4.

¹⁰ Code de l'urbanisme, art. L.123-1-4

11 Code de l'urbanisme, art. L.123-5

12 Les orientations d'aménagement et de programmation/ Fiche 2 :objets, formes et portée juridique des OAP d'aménagement, H. Jacquot, GRIDAUH, p.6.

13 Conseil d'Etat, 26 mai 2010, M.Manuel/ Dos Santos c/ Commune de Saint-Avé, n°320780

pour les projets d'urbanisme : ces documents sont **clairs et plus accessibles** aux habitants que les dispositions parfois obscures du règlement ou du rapport de présentation.

Cependant, il convient d'insister sur la portée juridique des OAP. Elles n'élaborent que des principes généraux, et non des règles précises. C'est pourquoi les **travaux et opérations d'urbanisme se doivent de leurs êtres compatibles, et non conformes**¹¹. La nuance est importante : l'obligation de compatibilité implique qu'il n'y ait pas de « *contrariété majeure* »¹² entre la norme et le projet. Tandis que l'obligation de conformité permet de sanctionner tout écart.

Concrètement, les OAP vont venir orienter et limiter le droit de construire, mais **ne pourront pas formellement interdire de constructions**. Dans l'arrêt Dos Santos rendu par le Conseil d'Etat en 2010, le juge a ainsi considéré que la délimitation d'une zone verte inconstructible par une OAP ne pouvait pas justifier un refus de permis de construire. Le règlement aurait dû prévoir l'inconstructibilité de cette zone.¹³

Ainsi, il est essentiel que le **règlement du PLU vienne conforter les mesures des OAP** visant l'inconstructibilité d'une zone. Ces deux documents sont, dans ce cas, complémentaires. Pour le cas où l'OAP vient seulement limiter le droit de construire, le juge ne s'est pas encore prononcé. C'est pourquoi, en l'absence de jurisprudence établie en la matière, il convient de rester prudent pour éviter tout contentieux : il faudra que le règlement du PLU appuie, lorsque cela est nécessaire, les éléments des OAP venant limiter le droit de construire.

Application à nos projets

Les projets correspondant aux trois hameaux à proximité de la gare et aux deux quartiers à proximité du bourg adopteront la forme d'OAP, tendant à favoriser une division-construction maîtrisée. Quelques règles d'urbanisme viendront les appuyer, notamment concernant la constructibilité en bande secondaire.

Voici nos propositions sur la forme que peuvent prendre les OAP sur nos 3 secteurs prédéfinis. Ces OAP s'organisent toutes de la même manière. Elles débutent par une partie explicitant les caractéristiques et les spécificités de chaque secteur et résumé sous forme de carte, puis sont énoncés les objectifs d'aménagement. Cela est synthétisé sous forme d'un schéma d'intention.

2 .OAP de la Jutière : vers un renforcement du coeur du hameau

a. Présentation des caractéristiques du site et des enjeux

Au sein de ce hameau coexistent des maisons anciennes avec des maisons typique des années 70 et d'autres des années 90 - 2000. Il s'agit d'un bâti bas oscillant être RDC et R+1+combles, ce qui confère au hameau une certaine hétérogénéité en ce qui concerne la forme du bâti. Cette hétérogénéité du bâti est accentuée par le fait que les maisons sont de tailles très variables et qu'une partie sont mitoyennes. Ces maisons mitoyennes créent **un effet de rue** qui accentue l'urbanité du hameau. On note une certaine homogénéité pour ce qui est des enduits clairs, à l'exception de deux maisons qui se sont permis une certaine originalité avec un enduit rose et un bardage bois rouge (photo 2). L'homogénéité du hameau est de même assurée par l'omniprésence des toits avec des pentes douces constituées de tuiles canal à l'exception de deux grandes maisons à l'entrée du hameau. L'historicité du hameau est présente par des maisons avec des pierres apparentes mais également par des hangars et granges illustrant le passé agricole du hameau. Dans ce hameau de nombreux jardins sont utilisés dans leur ensemble, cela est visible par un nombre important de potagers, ou de piscine (photo 3).



Photo 2: Maison ancienne rénovée avec un bardage bois - Groupe Atelier le 26.02.14



Photo 3: Exemple de jardin utilisé en potager – Groupe Atelier le 26.02.14

Le hameau de la Jutière est de **forme concentrique** à l'écart de la route reliant la gare au centre bourg. L'urbanisation s'est développée le long de 4 rues dont 2 sont des impasses. La voirie dans le hameau est large et ne possède pas de trottoirs ou espaces pour les piétons.

Ce hameau est entouré de cultures diverses (vignes, pâturages..) qui participent à l'ouverture du paysage (photo 4). Ce paysage se constitue également d'un étang et d'un bosquet et des 2 bâtisses ayant une architecture remarquable (photo 5) Tout cela confère au hameau un **cadre de vie agréable**.

Outre le paysage bâti et naturel remarquable, la situation du hameau à **proximité de la gare est aussi un atout**. Cependant cet atout peut également être vu comme une contrainte car le passage des trains à proximité immédiate des habitations entraîne des **nuisances sonores et visuelles régulières**.

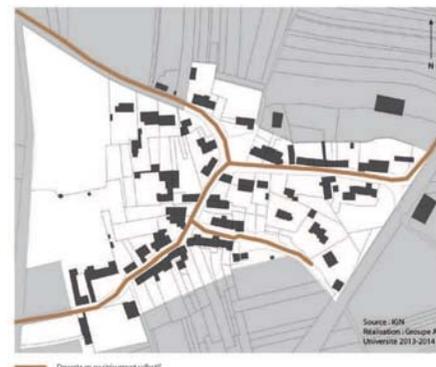


Photo 4 :Paysage très ouvert autour du hameau - Groupe Atelier le 26.02.14



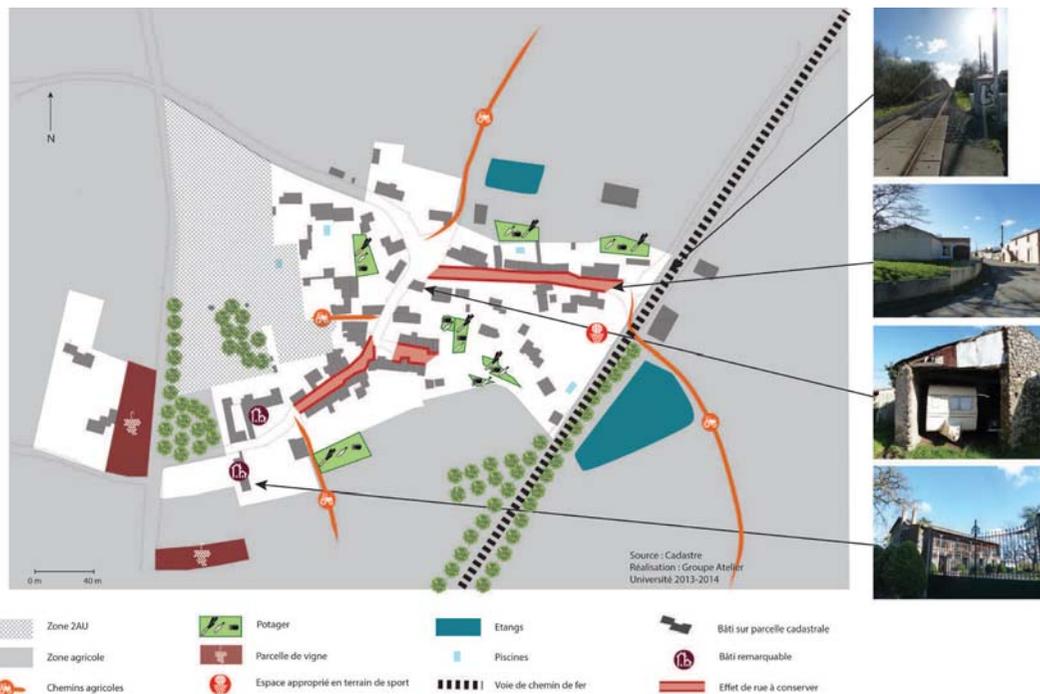
Photo 5: Grande demeure du hameau - Groupe Atelier le 26.02.14

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Proximité de la gare - Environnement naturel - Environnement bâti - Paysage ouvert + point de vue - Forme concentrique du hameau - Marquages agricoles et historiques - Espace « sauvage » dédié au sport - Connexion au réseau d'assainissement collectif 	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisances liées à la voie de chemin de fer - Distance au bourg de Port-Saint-Père (1,5 km) - Distance au bourg de Saint-Mars de Coutais (1,3km) - Manque de stationnement - Pas de cheminements sécurisés pour les piétons - Absence de lieu de rencontre/échanges (pour les enfants et les habitants)
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Jardins exploités - Terrain vague approprié en espace de sport - Cheminements agricoles - Parcelles libres, espaces lâches 	<ul style="list-style-type: none"> - Urbanisation propice à St-Mars de Coutais - Urbanisation non qualitative (division en drapeau) - Non rationalisation du foncier - Multiplication du stationnement sauvage si densification



Carte 5: La Jutière, un hameau connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier

Tableau 1 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau de la Jutière - Réalisation Groupe Atelier



Carte 6: Diagnostic du hameau de la Jutière - Réalisation Groupe Atelier



Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le hameau

2. Surface du hameau

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le hameau

5. Taille médiane des parcelles sur le hameau

6. Taille moyenne des parcelles sur le hameau

b. Objectifs d'aménagement

Densifier le hameau

L'accueil d'une nouvelle population sans ouverture à l'urbanisation passe obligatoirement par une densification de l'existant. Sur ce hameau elle s'effectuera par la reconquête d'espaces lâches ou de dents creuses existants. Comme sur l'ensemble de la commune la division parcellaire en drapeau est proscrite, il est envisagé de créer de nouveaux accès vers les fonds de parcelles dans **le but de ne pas figer le tissu urbain** actuel et futur. Sur certaines parcelles identifiées dans le schéma d'intention il sera intéressant de **construire sans recul à la voirie afin d'accentuer l'effet de rue** préexistant et donc d'affirmer l'urbanité des lieux.

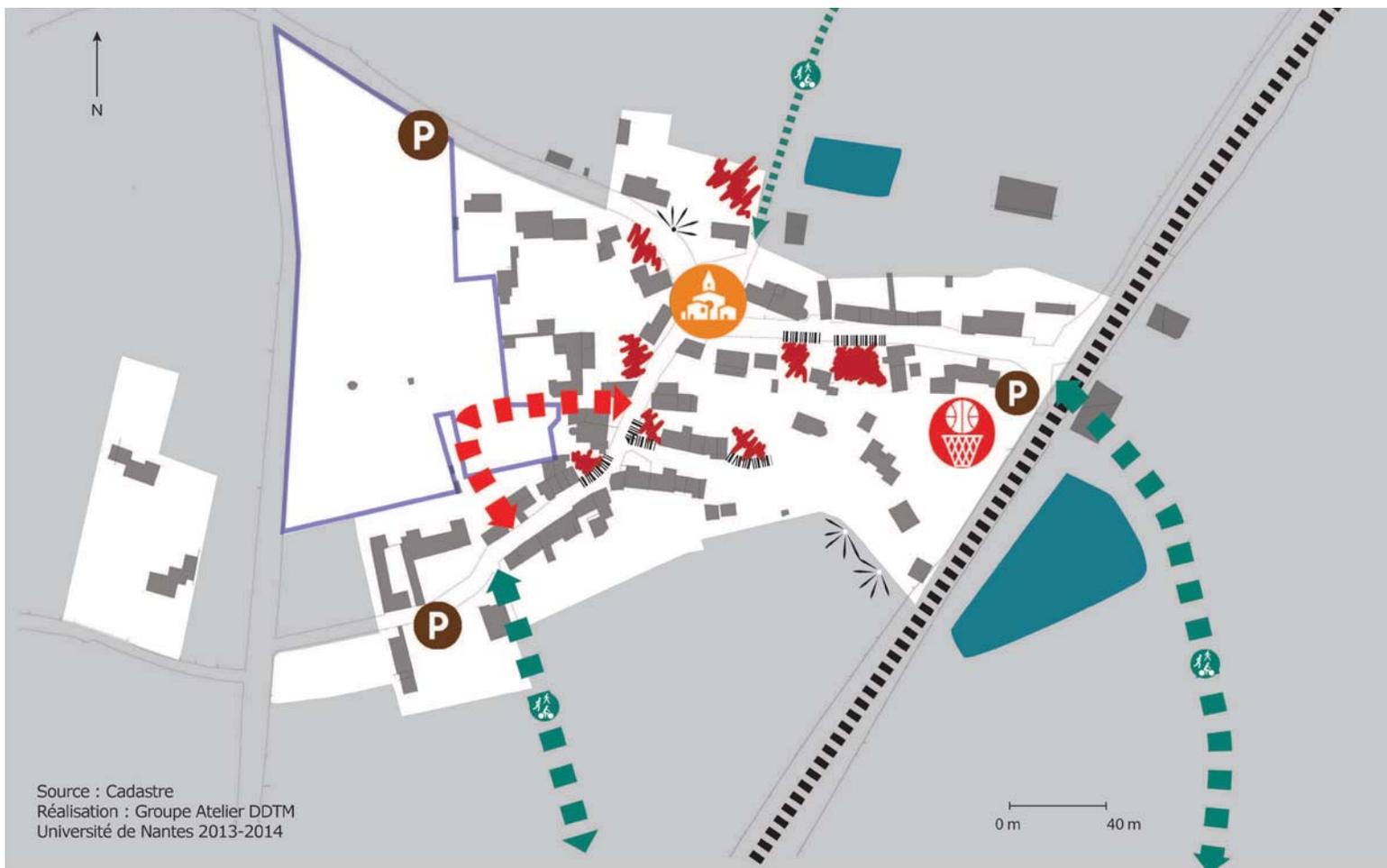
Préserver et valoriser l'existant

L'environnement naturel du hameau est un réel atout pour attirer de nouveaux habitants. Il est primordial de le préserver mais aussi de le mettre en valeur. C'est pourquoi il serait préférable que la **densification n'entache pas les percées visuelles existantes vers les espaces agricoles environnants.**

Le bâti ancien participe également à la qualité de l'environnement. Il sera donc bien venu de **réutiliser les bâtiments et espaces existants vacants pour créer des espaces communs**, il pourra s'agir de la régularisation de l'espace de sport existant à proximité de la voie de chemin de fer ou de la réhabilitation d'une ancienne grange comme lieu de rencontre. Ces espaces permettront d'avoir de lieu de convivialité et d'échanges absent du hameau pour les habitants et les enfants. Installé sur la chaussée cet espace aura également un effet sur la circulation et la vitesse des voitures.

Gérer la circulation et le stationnement automobile et développer les alternatives à la voiture

La densification va avoir induire une augmentation du nombre de voiture, il est donc important de réfléchir à des moyens de **sécuriser les cheminements doux** vis-à-vis des voitures mais également penser à des zones de stationnements mutualisés. Le hameau est à proximité de la gare où il existe des chemins agricoles pour y accéder. L'idée est donc de retravailler le revêtement de sol afin qu'il puisse être utilisable à la fois par les engins agricoles et les piétons, cyclistes et PMR. La requalification de ces chemins seront à la fois utiliser pour accéder à la gare, mais également pour la promenade et participeront donc également à la **mise en valeur de l'environnement.**



- | | | | | | |
|------|---|---|---------------------------------|------|-----------------------------|
| ▬▬▬▬ | Voie de chemin de fer | ■ | Zone agricole | ☼ | Point de vue à préserver |
| ➡➡➡ | Tracé hypothétique d'une voie pour accéder aux fonds de parcelles | ▭ | Zone 2AU | 🌳 | Potential foncier divisible |
| ➡➡➡ | Cheminements doux vers la gare | 🏀 | Terrain de sports | 🚤 | Place de hameau à créer |
| | | P | Aire de stationnement mutualisé | ▬▬▬▬ | Construction à l'alignement |

Carte 7 : Schéma d'intention de la Jutière - Réalisation Groupe Atelier

I_Différencier les hameaux pour une maîtrise adaptée de la division-construction

3. OAP de la Charrie : Réflexions sur les cheminements pour une meilleure connexion à la gare et un développement de l'urbanisation

a. Présentation des caractéristiques du site et des enjeux

Le hameau de la Charrie est un hameau de petite taille avec une concentration de bâti dans le centre du hameau à l'écart de la voirie. Pour la majorité, il s'agit de maisons mitoyennes (photo 6), qui créent par conséquent **une voirie traversant le hameau**. Les maisons sont relativement anciennes mais se sont développées quelques maisons plus récentes sur le hameau avec des architectures plus contemporaines (photo 7). Malgré cela le hameau est homogène dans son architecture sur la partie au nord de la route, du fait des hauteurs de bâti similaires et des tuiles canal qui recouvrent les toits à faible pentes. Dans cette partie, l'historicité des lieux est marquée par la présence de puits, de maisons anciennes mais aussi des traces de l'agriculture anciennes (hangars, granges ...). La partie au sud de la route n'a pas spécialement d'identité de hameau, les maisons se sont construites le long de la route.



Photo 6: Effet de rue créée par la mitoyenneté- Groupe Atelier le 26.02.14



Photo 7 : Nouvelle construction dans le hameau en rupture avec le reste - Groupe Atelier le 26.02.14

Les voiries dans le hameau sont peu fréquentées car ce sont des voies sans issue et des voies ne desservant pas d'autres

directions. La faible circulation dans le hameau participe à **l'ambiance apaisée dans le village** et les cheminements dans le bourg sont intéressants car ils permettent que le hameau soit à la fois connecté et protégé à la route le longeant. Cette route permet de relier Sainte-Pazanne à la gare mais aussi au bourg de Port-Saint-Père et de Saint-Mars-de-Coutais. Malgré la faible circulation des automobiles, elle n'est pas adaptée pour les piétons voulant se rendre à la gare et à Saint-Mars-de-Coutais. L'environnement où se situe le hameau de la Charrie est très intéressant. Au nord se présente un petit bosquet avec un étang, qui une fois dépassé laisse place à un **paysage très ouvert** (photo 8) du fait de la topographie douce mais aussi de l'exploitation des champs. Dans le hameau existe une exploitation agricole (photo 9), mais celle-ci et les exploitations agricoles aux alentours ne sont pas très nuisibles pour les habitants du hameau.



Photo 8 : Fond de parcelle inexploité - Groupe Atelier le 26.02.14



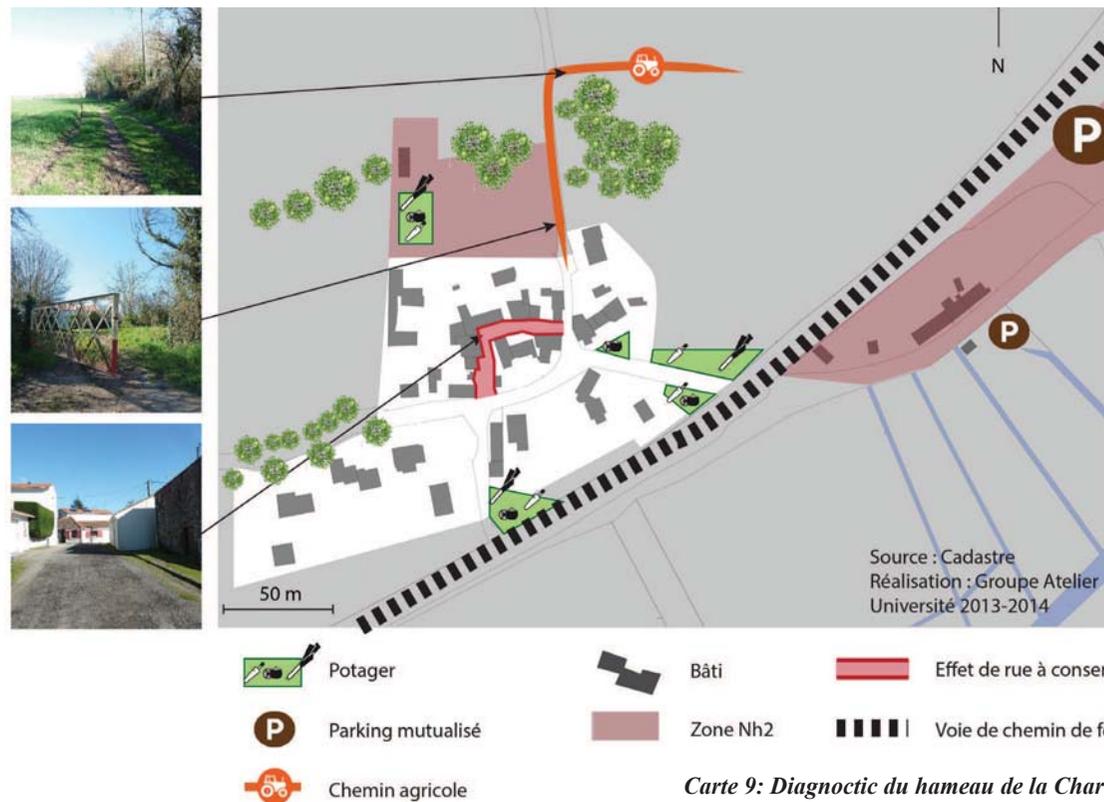
Photo 9: Chemin agricole passant à proximité de la gare - Groupe Atelier le 26.02.14

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Proximité de la gare - Proximité de St Mars de Coutais - Forme concentrique - Beaucoup de jardins exploités - Ambiance paisible - Marquages agricoles et historiques - Environnement naturel - Connexion au réseau d'assainissement collectif 	<ul style="list-style-type: none"> - Distance au bourg de Port-Saint-Père (2,3km) - Peu d'espaces lâches à diviser - Pas de stationnement organisé dans le hameau mais plus à l'extérieur.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Cheminement agricoles - Proximité de la Gare 	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation paysagère - Non rationalisation du foncier - Des opérations de divisions-construction en drapeau en cours.

Tableau 2 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau de la Charrie - Réalisation Groupe Atelier



Carte 8: La Charrie, un hameau connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier



Carte 9: Diagnostic du hameau de la Charrie - Réalisation Groupe Atelier



Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le hameau

2. Surface du hameau

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le hameau

5. Taille médiane des parcelles sur le hameau

6. Taille moyenne des parcelles sur le hameau

b. Objectifs d'aménagement

Optimiser le foncier disponible dans le hameau

Ce hameau ne dispose pas énormément de potentiel foncier disponible, du fait de la petite taille des parcelles sur la partie au nord de la route. Sur la partie au sud de la route, l'urbanisation n'est peut-être pas opportune car la voie ferrée passe en contre bas et parce que cette partie est coupée du reste du hameau par une route. Pour permettre de densifier ce hameau le plus proche de la gare, il serait intéressant de créer une nouvelle voirie afin d'accéder à trois fonds de parcelles aujourd'hui inexploités. D'autres parcelles pourraient être densifiées mais aujourd'hui elles sont occupées par des jardins potagers. Dans une **logique d'optimisation foncière**, sur les hameaux comme sur l'ensemble du territoire, il est important de s'intéresser à la forme et à la taille des parcelles mais également à l'implantation du bâti sur celle-ci. Les parcelles longues et étroites avec un bâti en contact avec la limite parcellaire correspondent à un mode d'utilisation du sol plus raisonné, contrairement aux parcelles en drapeau ou aux parcelles où le bâti est implanté au centre qui gaspilleront d'une certaine manière du foncier. Ce genre de parcellaire et d'implantations du bâti crée des espaces peu utilisés, comme par exemple le chemin d'accès (cf annexe).

Dans ce hameau, pour que le stationnement ne devienne pas un problème, une solution intégrée devra être réfléchie en lien avec la densification.

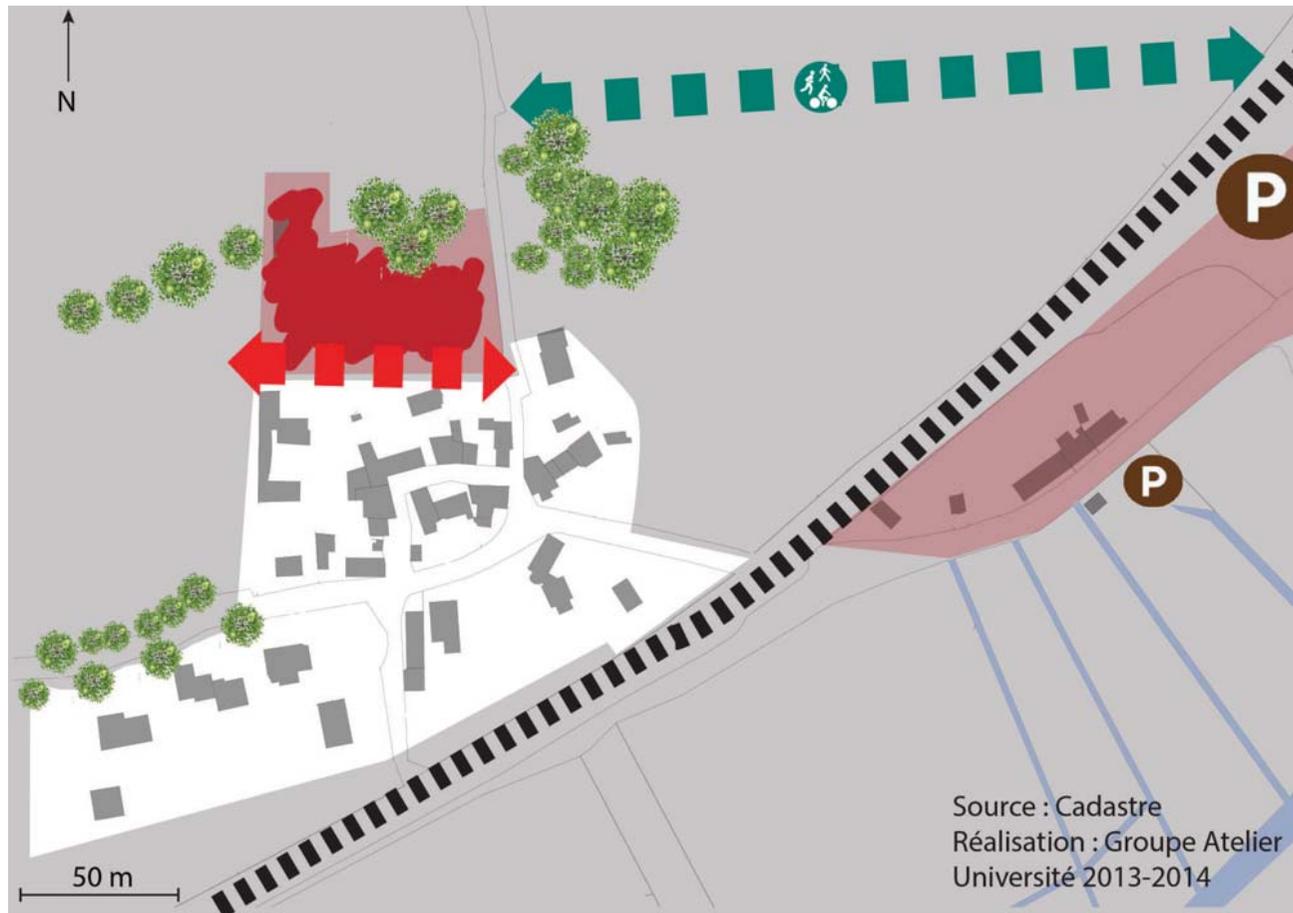
Conserver la forme et la circulation au sein du hameau

La forme concentrique et la voirie partagée faisant un U dans le bourg sont des éléments à conserver et à valoriser dans le bourg. Aucun travail n'est nécessaire pour donner un caractère apaisé et villageois à ce hameau. Il faudra seulement veiller à ce que la circulation et le stationnement ne saturent pas ce

hameau en intégrant des stationnements individuels au sein de chaque habitation et en veillant à ce que le stationnement ne se développe pas le long des axes de communication.

Travailler les liaisons avec la gare

Ce hameau est celui situé le plus proche de la gare. Aujourd'hui l'accès à la halte TER n'est pas sécurisé, or il existe un chemin agricole partant du hameau et allant jusqu'à la gare. Ce chemin n'est aujourd'hui pas praticable pour les piétons et vélos. Un travail sur le revêtement de sol et de signalétique devrait suffire pour susciter l'envie d'accéder à la gare ou d'effectuer une promenade par ce chemin.



Source : Cadastre
Réalisation : Groupe Atelier
Université 2013-2014

- | | | | |
|---|-------------------------------|--|---|
|  | Voie de chemin de fer |  | Bâti |
|  | Parking mutualisé |  | Zone Nh2 |
|  | Cheminement doux vers la gare |  | Tracé hypothétique d'une voie pour accéder aux fonds de parcelles |

Carte 10: Schéma d'intention de la Charrie- Réalisation Groupe Atelier

4.OAP de Nozine , vers une connexion des 2 parties du hameau et la densification des espaces lâches

a. Présentation des caractéristiques du site et des enjeux

Le hameau a connu une forte urbanisation depuis le début des années 2000, qui s'est illustrée par la construction de 14 maisons dont une partie par le biais de division parcellaire en drapeau (photo 10). **L'urbanisation s'est effectuée le long d'un axe routier** reliant le bourg à la gare (photo 11). Ce hameau se constitue en 2 parties : une partie plus au nord avec des maisons datant des années 2000. Il s'agit de maisons en R + 1 + combles maximum, implantées en milieu de parcelles avec des enduits clairs et des toits peu pentus avec des tuiles canal. Les parcelles de ces maisons sont relativement grandes et il existe des parcelles encore non construites dans le tissu du hameau. Ces différents types d'espaces révèlent un potentiel foncier intéressant. L'implantation des maisons et l'organisation du hameau le long de la route fait qu'il n'existe pas d'espace central dans le hameau, de lieu d'urbanité et cela pose également le problème de la sécurité des cheminements piétons. Ce hameau est **très traversé par les automobiles** allant du nord vers le sud.



Photo 10 : Exemple de division parcellaire en drapeau - Groupe Atelier le 26.02.14



Photo 11 : Route : vecteur d'urbanisation dans ce hameau - Groupe Atelier le 26.02.14

La partie se situant à l'ouest est plus ancienne, il y a différentes marques d'historicité (puits, bâtisses anciennes (photo 12&13), et du monde agricole (grange inexploitée, hangars (photo 14), tracteurs ...). Les maisons dans cette partie sont pour une grande partie mitoyennes et constituées de matériaux plus anciens (pierres apparentes ...).

Au même titre que le hameau de Jutière ou de Charrie, Nozine jouit d'un **environnement naturel agréable**. Le hameau est entouré par des champs cultivés, des vignes, et un étang qui sont des éléments attractifs pour l'installation d'une nouvelle population. Contrairement à de l'élevage, la culture est moins dommageable et participe à l'entretien du paysage.



Photo 12 : Bâtisse ancienne : marquage historique - Groupe Atelier le 26.02.14



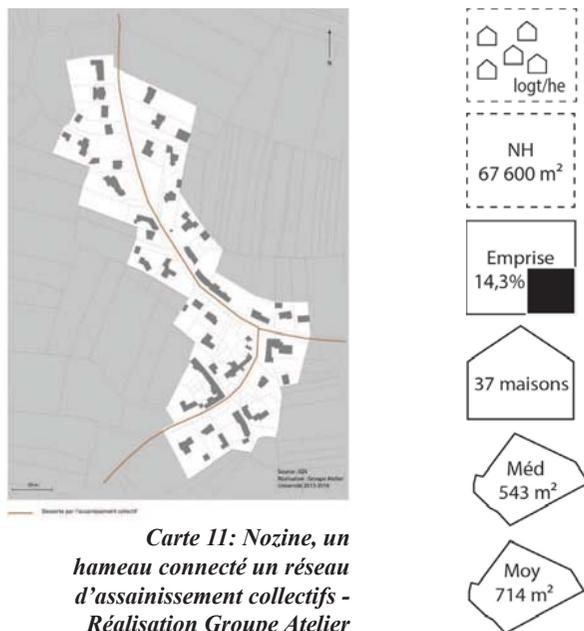
Photo 13 : Puits ancien - Groupe Atelier le 26.02.14



Photo 14 : Hangar agricole encore exploité - Groupe Atelier le 26.02.14

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Proximité de la gare - Environnement naturel 	<ul style="list-style-type: none"> - Forme linéaire - Distance au bourg de Port-Saint-Père (2 km) - Distance au bourg de Saint-Mars de Coutais (1,3 km) - Absence de lieu de rencontre/échanges (pour les enfants et les habitants) - Développement urbain non maîtrisé depuis les années 2000 => nombreuses divisions en drapeau - Manque de stationnement - Pas de cheminements sécurisés pour les piétons - Circulation relativement importante
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Jardins exploités - Grande taille de terrain - Grange en ruine - Espaces lâches - Cheminements agricoles 	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation paysagère - Non rationalisation du foncier - Urbanisation non qualitative (division en drapeau)

Tableau 3 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau de Nozine - Réalisation Groupe Atelier



Carte 11: Nozine, un hameau connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier



Carte 12: Diagnostic du hameau de Nozine - Réalisation Groupe Atelier

Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le hameau

2. Surface du hameau

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le hameau

5. Taille médiane des parcelles sur le hameau

6. Taille moyenne des parcelles sur le hameau

b. Objectifs d'aménagement

Optimisation du foncier disponible

En accord avec les orientations du Grenelle de l'environnement et du SCoT, il sera intéressant dans ce hameau de récupérer les espaces non construits et les espaces lâches afin de permettre une densification douce. Il s'agit à la fois de densifier mais également de **rationaliser le foncier disponible**, c'est-à-dire de créer des voiries afin d'avoir accès à des fonds de parcelles non-utilisés ou sous-utilisés.

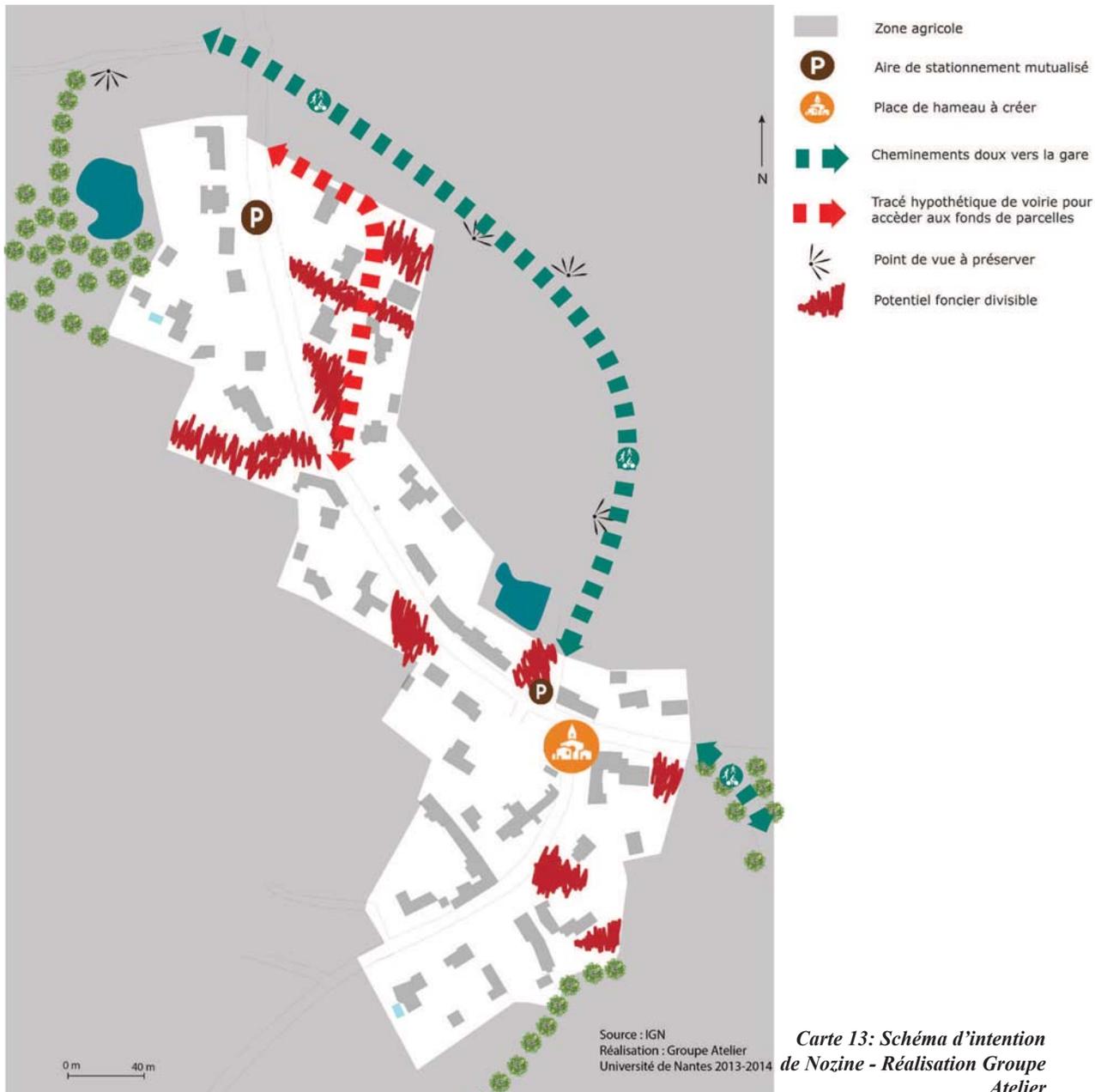
Travailler la question de l'automobile et des cheminements doux

La création de la place de cœur de hameau permettra une réduction de la vitesse des voitures mais il faut également traiter la question du stationnement dans le hameau. Pour se faire, il sera utile de créer un parking mutualisé afin d'absorber le stationnement sauvage existant et celui créé par les nouvelles constructions. Les cheminements doux seront traités par la réalisation de **voirie partagée** par les différents modes de transports individuels mais également par la reconversion des chemins agricoles en chemins dédiés aux modes doux et aux engins agricoles. Ces chemins desserviront la gare mais permettront également de profiter du paysage environnant.

Création d'un espace central

Ce hameau se décomposant en 2 parties, l'objectif de la création de cet espace central est de pouvoir regrouper ces deux parties. Il se situera à la rencontre des flux automobiles et des flux doux créés par la **reconversion des chemins agricoles en chemins pédestres**. L'espace s'appuiera sur une grange existante non utilisée auquel s'ajoutera un aménagement très simple pour qu'il soit au maximum appropriable par les enfants du hameau et les adultes. En effet les habitants du hameau

n'étant pas en centre-ville, ils ne disposent pas d'un espace où ils peuvent se retrouver. Cet espace central par sa localisation en cœur de hameau permettra également de réduire la vitesse des voitures par la création d'un espace partagé entre les voitures et les modes doux.



*Carte 13: Schéma d'intention
 de Nozine - Réalisation Groupe
 Atelier*

I_Différencier les hameaux pour une maîtrise adaptée de la division-construction

5. OAP de la Case aux renards, une densification dépendante de la déviation de la RD 751

a. Présentation des caractéristiques du site et des enjeux

Le lotissement de la Case aux Renards s'est surtout développé au tournant des années 2000. Bien que faisant partie intégrante du bourg, la **RD 751 constitue une réelle rupture** (photo 15) avec le centre-bourg. La RD 758 qui fait le liant avec le centre-bourg n'est pas adaptée aux modes de déplacement doux entre le lotissement et le centre-bourg, alors que le centre-bourg accueille les commerces et services de proximité. La case aux Renards constitue une **entité urbaine exclusivement résidentielle**. Il a accueilli une part importante du développement urbain du bourg.



Photo 15 : Traversée du pont non propice aux modes doux - Groupe Atelier le 26.02.14

Ce secteur est représentatif des lotissements des années 90-2000. Il se constitue de voiries et larges et longues (photo 16) et de quelques impasses. La totalité des habitations se situe en milieu de parcelles. La non mitoyenneté et le retrait par rapport à la voirie n'est pas une forme urbaine économe en foncier. Les maisons ne sont pas toutes des mêmes années, mais on peut noter une certaine homogénéité architecturale (photo 17).



Photo 16 : Des rues très larges dédiées à l'automobile - Groupe Atelier le 26.02.14



Photo 17 : Des maisons avec des caractéristiques similaires - Groupe Atelier le 26.02.14

En vertu de l'application de la loi Barnier qui restreint les possibilités de construire à proximité des routes à grandes circulations, la Case aux Renards comporte de **nombreux espaces lâches proches de la RD 758 et de la RD 751**. Enfin, la Case aux Renards compte des éléments patrimoniaux représentant une identité agricole ; le lotissement est entouré de vignes et recense un moulin (photo 18).



Photo 18 : Un environnement agréable - Groupe Atelier le 26.02.14



Carte 14 : La case aux renards : un secteur connecté un réseau d'assainissement collectif - Réalisation Groupe Atelier



Carte 15 : Diagnostic de la case aux renards - Réalisation Groupe Atelier

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - une continuité piétonne - proximité de la RD 758 - dents creuses, espaces lâches - peu de stationnement sauvage 	<ul style="list-style-type: none"> - voiries en impasse - nuisances sonores et visuelles de la RD 758 - coupure avec le centre-bourg due à la RD 751 - Nombreuses divisions parcellaires en drapeaux
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - quelques espaces favorables à la densification - voirie large pouvant accueillir du stationnement et d'avantage de flux si besoin. 	<ul style="list-style-type: none"> - en cas d'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AU, accentuation possible de la pression sur les réseaux viaires

Tableau 4 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces de la case aux renards - Réalisation Groupe Atelier



Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le hameau

2. Surface du hameau

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le hameau

5. Taille médiane des parcelles sur le hameau

6. Taille moyenne des parcelles sur le hameau

b. Objectifs d'aménagement

Mieux connecter le lotissement avec le centre-bourg

Il s'agirait d'atténuer la rupture créée par la RD 751, car le bourg concentre l'essentiel des services et commerces, en **favorisant les modes de déplacement doux** qui sont aujourd'hui peu sécurisés. Avec la déviation possible de cette route, la question de la connexion s'avère de même pertinente, surtout si la zone 2AU s'ouvre à l'urbanisation. Cette zone 2AU pourrait se connecter par des cheminements doux avec le reste de la Case aux Renards et supposerait alors d'être vigilant sur l'augmentation de la densité du trafic automobile le long de la rue de la Case aux Renards. Un **parking mutualisé** pourrait atténuer cette pression routière.

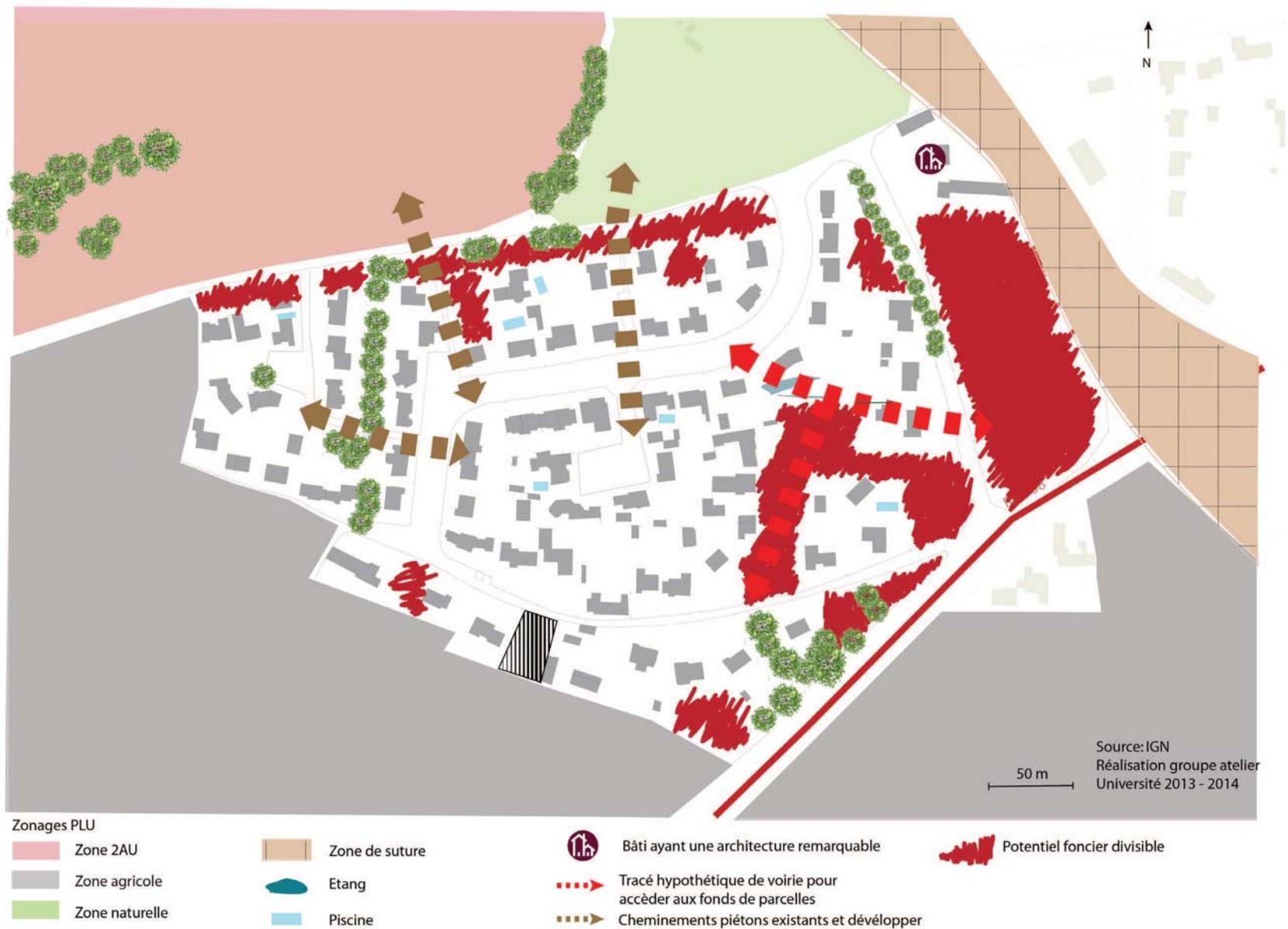
Au sein de ce quartier sont présentes des chaussées piétonnes, l'objectif pour le développement urbain de ce quartier est qu'elles soient plus utilisées. Cela pourra s'effectuer par le biais d'une meilleure signalétique qui permettrait de rendre les cheminements dans le lotissement plus lisibles.

Optimiser le foncier

La Case aux Renards dispose d'un potentiel de densification de ses espaces lâches, par primo-urbanisation ou par division-construction, à exploiter en fonction de la réalisation de la déviation de la RD 751. En revanche, la division-construction ailleurs ne semble pas opportune sur ce lotissement qui reste dense et qui ne se place pas dans une situation de centralité de bourg.

Valoriser le patrimoine

Des cheminements doux permettraient de même de mettre en valeur le patrimoine agricole, et un panneau d'information ou une signalétique spécifique pourraient mettre en exergue le moulin. Dans un secteur autrefois agricole et aujourd'hui urbanisé, **conserver et valoriser ces éléments patrimoniaux semble important.**



Carte 16: Schéma d'intention de la Case aux renards - Réalisation Groupe Atelier

I_Différencier les hameaux pour une maîtrise adaptée de la division-construction

6.OAP des Salettes, une densification à anticiper

a. Présentation des caractéristiques du site et des enjeux

Ce secteur s'est développé récemment au regard des constructions qui sont apparues pour la plupart dans les années 2000. Ces nouvelles habitations semblent accueillir des propriétaires d'un certain revenu au vu de leurs dimensions et de l'emprise foncière de leur terrain. De nombreuses habitations comptent en outre une piscine creusée dans leur jardin. **La forme urbaine est résolument pavillonnaire.** Si quelques maisons offrent une morphologie plutôt classique, d'autres adoptent architecture contemporaine de grandes villas. (photo 19)



Photo 19 : Des villas imposantes sur de grandes parcelles- Groupe Atelier le 26.02.14

Le lotissement s'est développé de manière linéaire, en suivant ce qui semble être un ancien chemin agricole, qui finit en impasse. Cela favorise indirectement l'étalement urbain, mais des terrains ont été classés en Ubs de sorte à pouvoir être construits alors qu'ils ont vraisemblablement accueilli des terres agricoles. Le développement urbain de ce lotissement devrait se poursuivre dans ce sens.

Compte tenu du **caractère récent des maisons et du standing** vraisemblablement aisé des propriétaires, ce secteur ne devrait pas accueillir de divisions-constructions à cours terme.

Ce secteur dispose d'un environnement présentant de nombreuses aménités. Actuellement les habitants n'ont aucun bâtiment qui entrave leur vue vers l'Acheneau et ses vallons ainsi que sur le Château de Briord (photo 20).



Photo 20 : Un environnement agréable avec une vue sur l'Acheneau- Groupe Atelier le 26.02.14

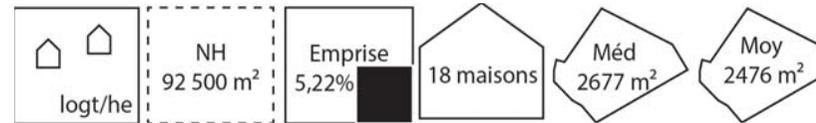
Du fait du caractère inondable du bas du vallon où sont implantés des maisons, il n'y aura normalement pas de maisons en contre bas. L'environnement agréable est également mis en place par le paysage bâti existant. En effet, à l'entrée de ce lotissement se trouve le château de la Tour (photo 21).



Photo 21 : Château de la tour, aménité pour le secteur des Salettes : Une image prestigieuse- Groupe Atelier le 26.02.14

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Pavillonnaire avec peu de vis-à-vis - Environnement naturel, proximité de l'Acheneau - Perspectives visuelles 	<ul style="list-style-type: none"> - pas d'accès à l'Acheneau - grandes parcelles - nombreuses piscines individuelles - pas de cheminements sécurisés pour les piétons
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Parcelles libres, espaces lâches - Distance au bourg 	<ul style="list-style-type: none"> - Etalement urbain en zone Ubs

Tableau 5 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces des Salettes- Réalisation Groupe Atelier



Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le hameau

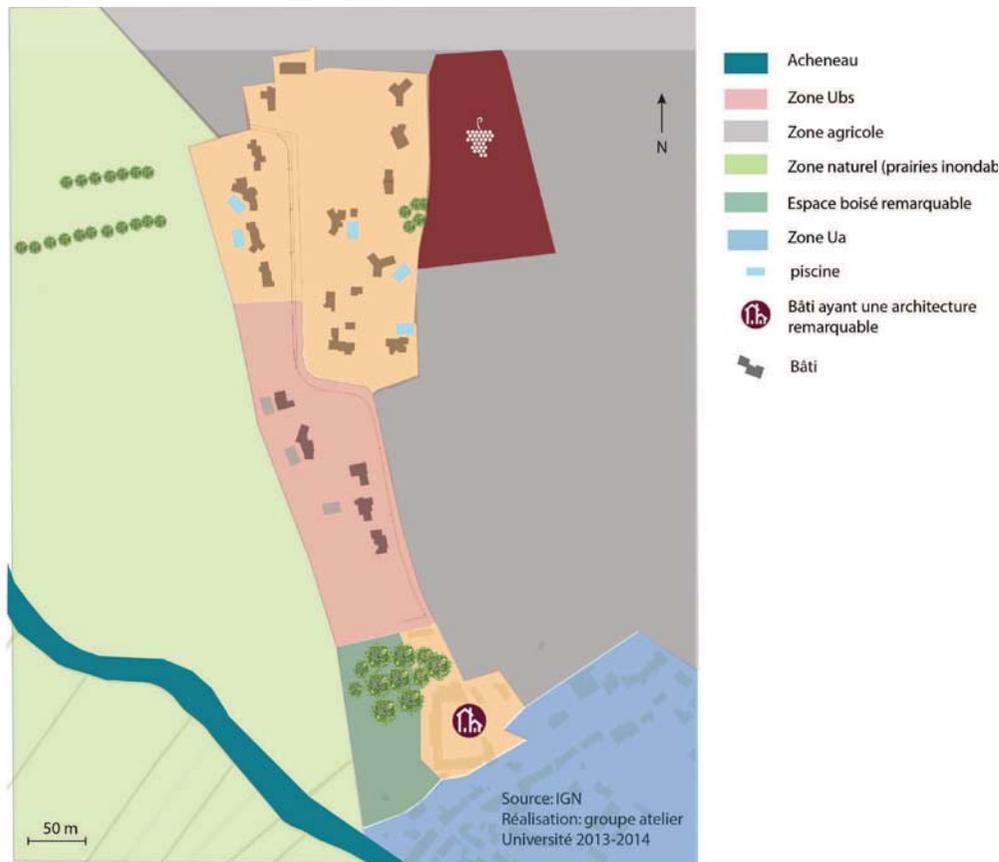
2. Surface du hameau

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le hameau

5. Taille médiane des parcelles sur le hameau

6. Taille moyenne des parcelles sur le hameau



Carte 17: Diagnostic des salettes - Réalisation Groupe Atelier



Carte 18: Les salettes : un secteur connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier

b. Objectifs d'aménagement

Optimiser le foncier

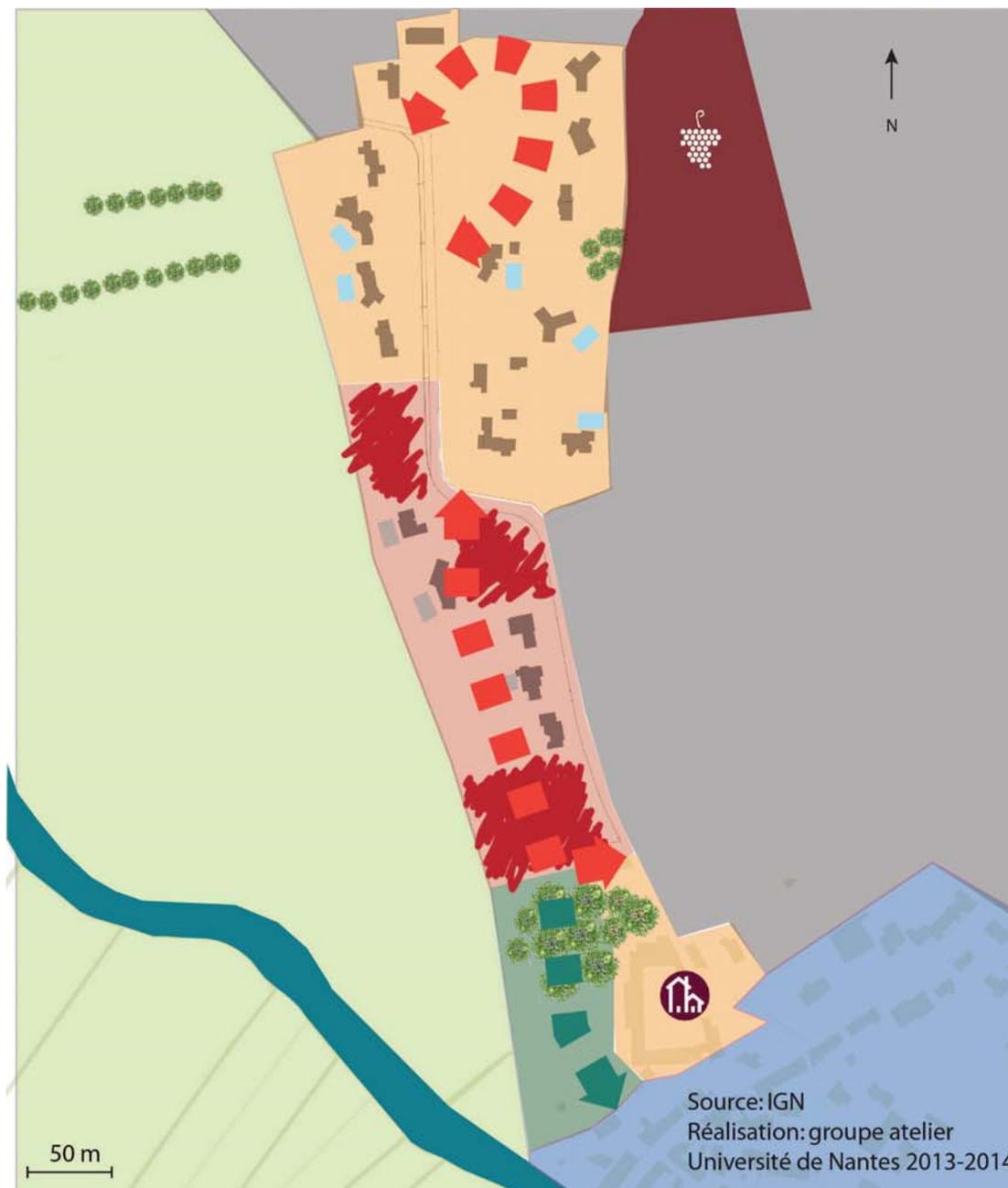
Une partie des Salettes étant classée en zone Ubs, l'urbanisation pourrait s'y poursuivre. En revanche, dans ce lotissement non sujet à la division-construction, des pistes de réflexion s'avèrent pertinentes pour encadrer ce processus à l'avenir. Du fait de la grande taille des parcelles, sur ce secteur, il y a une réserve foncière très importante, mais aujourd'hui sous-exploitée. La création **d'un accès permettrait de desservir les actuels fonds de parcelles non utilisés.**

Valoriser le patrimoine

Ce secteur exclusivement résidentiel pourrait s'ouvrir à un public plus large que la communauté des résidents dans une logique de **mise en valeur du château de la Tour et de l'environnement paysager remarquable.** Le paysage pourrait faire l'objet d'une signalétique propre et de panneaux d'informations.

Désenclaver le lotissement et favoriser les traversées

Ce quartier est à proximité du centre-ville mais il est d'une certaine manière enclavé. L'objectif lié à la densification future de ce quartier est de **favoriser les cheminements vers le bourg** et notamment les cheminements doux. Aujourd'hui ce quartier est imperméable au reste de la commune, ces liaisons pourront être le moyen de créer une connexion entre ces entités.



-  Bâti ayant une architecture remarquable
 -  Bâti
 -  Potentiel foncier divisible
 -  Voirie pour accéder aux fonds de parcelles
 -  Voirie douce reliant le hameau au reste de la ville
- Zonage PLU
-  Espace boisé remarquable
 -  Zone Nh1
 -  Zone Ua
 -  Vignes
 -  Acheneau
 -  Zone Ubs
 -  Zone agricole
 -  Zone naturel (prairies inondables)

Carte 19 : Schéma d'intention des Salettes - Réalisation Groupe Atelier

I_Différencier les hameaux pour une maîtrise adaptée de la division-construction

E - La nécessité d'un appui réglementaire aux OAP

1. La division en «drapeau» un phénomène non qualitatif et gaspillant du foncier

Tel qu'il a été dit précédemment, l'objectif de ces projets consiste à permettre une densification du tissu existant, ceci en vertu de la **position stratégique des 5 secteurs**. La densification se voudra de qualité, mais demeurera d'initiative individuelle.

Il convient donc d'encadrer ce processus par des règles d'urbanisme appropriées. Rappelons que ces projets ont avant tout vocation à proposer des principes directeurs d'urbanisme, et non des projets précis. C'est pourquoi les règles proposées ne seront pas aussi nombreuses que pour les 3 secteurs de projet du centre-bourg.

La division parcellaire dite « en drapeau » (figure 9) est un phénomène qui se doit d'être empêché.

En effet, lorsqu'elle s'effectue en fond de parcelle, sans être intégrée dans un projet d'aménagement d'ensemble, la division parcellaire perd en qualité . **Ce modèle de division parcelle n'optimise pas le foncier** qui est aujourd'hui une ressource précieuse.

Ces divisions reproduisent le modèle pavillonnaire sans chercher de cohérence avec d'éventuelles futures divisions-constructions à proximité et elles impliquent la création d'un chemin d'accès. Ce chemin d'accès est une **véritable perte de foncier**, car il représente des surfaces allant de 50m² à plus de 300m² dans certains cas où rien ne peut être construit et dont l'usage est uniquement individuel et monofonctionnel (seulement du passage ou stationnement automobile).



Figure 9: Schéma de division en drapeau - Source :www.Bimby.fr

L'îlot ne gagne pas en perméabilité, et le foncier en arrive à être figé. La division en drapeau implique également des coûts supplémentaires pour les collectivités, en ce qui concerne notamment l'établissement de nouveaux réseaux mais aussi l'adaptation des certains équipements. La division parcellaire pose problème à ce sujet car elle ne permet pas d'anticiper les besoins futurs et donc d'avoir une vision prospective pour la commune.

Elles sont à l'origine d'une complexification des réseaux car elles multiplient les raccordements individuels sur le réseau principal. Ces multiples branchements nécessitent des travaux importants et des tranchées dans les voiries, qui peuvent amener dans certains cas à de la réfection de voirie aux frais de la collectivité.

2. L'impossibilité d'interdire la division parcellaire en «drapeau» en tant que telle

L'encadrement réglementaire de la division parcellaire se doit d'être indirect : il ne peut encadrer directement le phénomène de division, sous peine d'être sanctionné par le juge. En effet, il est arrivé que des PLU ou des POS soient rédigés de façon à s'opposer expressément aux divisions-constructions. Ceux-ci délimitaient des zones où les terrains ne pouvaient faire l'objet de lotissement ou de permis de construire valant division parcellaire.

Le Conseil d'Etat s'est alors prononcé, à plusieurs reprises, contre de telles dispositions. Par exemple, par un arrêt *M Hoffmann* rendu le 27 juillet 2012, le juge a considéré qu'un POS ou un **PLU ne peut interdire de manière générale et absolue la création de lotissements**, dans une ou plusieurs zones. Plus précisément, l'arrêt énonce qu' « *il ne ressort [d'aucune disposition législative] que les auteurs du règlement d'un plan d'occupation des sols aient compétence pour interdire par principe ou pour limiter la faculté reconnue aux propriétaires de procéder [...] à la division d'une ou de plusieurs propriétés foncières en vue de l'implantation de bâtiments* ». ¹⁴

Le juge rappelle alors qu'il est possible pour le règlement d'urbanisme de prévoir l'inconstructibilité de certaines zones, mais que ce document ne peut pas venir porter atteinte au droit des propriétaires de disposer de leurs biens (en l'espèce, le droit de diviser leur terrain). Une telle limitation du droit de propriété ne peut être énoncée que par le législateur.

Ainsi, dans l'attente d'une appréhension du phénomène de division-construction par la loi, le PLU se doit de recourir à des moyens indirects pour limiter et maîtriser les divisions parcellaires. Nous déclinons ces moyens et les étudierons en détail selon les secteurs de projets (partie II).

3. Les moyens indirectes pour limiter ce phénomène

Pour ce faire, nous proposons de **rendre la bande secondaire inconstructible**. Ainsi, seules les piscines et annexes seront autorisées en bande secondaire. L'objectif est de favoriser la construction en façade de rue, et d'éviter ainsi la création de chemin d'accès individuels. Pour autant, le potentiel que représentent certains jardins n'est pas ignoré, puisque les projets se proposent de construire de nouvelles voiries, permettant d'accéder aux fonds de parcelles.

Parallèlement, la bande de constructibilité secondaire est fixée à **15 mètres** au lieu de 20 mètres. Ceci permettra une fois encore de favoriser les constructions en façade de rue, d'exploiter les devants de parcelle souvent délaissés en termes d'urbanisation, et de préserver les fonds de terrain pour une éventuelle future division-construction.

De plus, pour **éviter la création de voies en impasse**, les voies nouvellement créées devront être reliées en chacune de leur extrémité à une autre voie. Ceci afin de favoriser une desserte commune des fonds de parcelle, et de rendre les îlots perméables.

Enfin, le **retrait d'implantation des constructions par rapport à l'alignement des voies sera compris entre 0 et 3m**, au lieu de 5m. L'objectif est une nouvelle fois de favoriser une densification en façade de rue, et de compenser la perte de constructibilité qu'induit la nouvelle règle proposée pour la bande secondaire. A noter que cette règle relative aux retraits ne s'appliquera pas au hameau de la Jutière, celui-ci bénéficiant actuellement d'un retrait nul (à l'alignement des voies).

Pour permettre l'application de ces règles, il conviendra de faire bénéficier ces OAP de **règles d'exception**, c'est-à-dire

¹⁴ CE Section, 27 juillet 2012, *M. Hoffmann*, n° 342908, publié au recueil *Lebon*.

que ces règles ne s'appliqueront pas aux autres hameaux et villages.

Il sera proposé une rédaction des articles du PLU comme suit (l'article reprend la rédaction du PLU actuel, les rajouts figurent en bleu) :

« Article Nh1 – 2 : occupations et utilisations du sol admises sous conditions

[...]

1.14 : Sur le périmètre des OAP de la Charrie, de Nozine et de la Jutière : seules les annexes et piscines sont autorisées en bande de constructibilité secondaire. »

« Article Nh1 – 3 : Accès et voirie

[...]

Sur le périmètre des OAP de la Charrie, de Nozine et de la Jutière : toute voie nouvellement créée ne définira le point de départ d'une bande de constructibilité qu'à la condition que cette voie nouvelle soit reliée à au moins 2 autres voies, ouvertes à la circulation automobile.

En cas d'impossibilité, la voie nouvelle pourra n'être reliée qu'à une seule autre voie, mais elle devra l'être en chacune de ses extrémités.

« Article Nh1 – 6 : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

[...]

- Autres voies :

o **En secteur Nh1a et Nh1b**, en retrait de 5m au moins par rapport à l'alignement des voies,

o **En secteur Nh1c**, une accroche obligatoire de toute ou partie de la façade à 15m de l'alignement,

o **En secteur Nh1d**, à l'alignement des voies privées et publiques,

o **Sur le périmètre des OAP de la Charrie et de Nozine**, à l'alignement des voies privées et publiques ou bien en retrait de 3m maximum. »

« Article Nh1 – 7 : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- Implantation par rapport aux limites situées dans une bande de 20 mètres à partir de la limite de recul définie à l'article Nh1 6 :

[application de la règle $\text{distance} = \text{longueur} / 2$, minimum de 3m]

- Implantation par rapport aux limites situées au-delà de la bande de 20 mètres définie au 7.1 :

o [application de la règle $\text{distance} = \text{longueur}$, ou bien implantation en limite de propriété si hauteur supérieure ou égale à 3,20m à l'adossement, ou implantation mitoyenne si n'excède pas la hauteur de la construction voisine au contact]

o **Sur le périmètre des OAP de la Charrie, de Nozine et de la Jutière**, la bande de constructibilité secondaire est fixée à 15m »

Conclusion

En définitive, notre étude du territoire port-saint-périn débouche sur une certaine vision prospective du devenir communal. En effet, nous avons évoqué des hameaux où des mesures en faveur d'une incitation ou d'une restriction de la division-construction pourraient s'appliquer immédiatement, mais nous avons aussi abordé la question de la division-construction sur le plus long terme, en soulignant les secteurs qui pourraient être concernés par ce processus. Ces mesures dessinent donc d'une certaine manière le devenir de la commune, et plus spécifiquement de ses hameaux, tant au niveau de l'urbanisation que de la démographie.

Nous avons aussi cherché à justifier la notion de densité en milieu périurbain. Si elle est un objectif politique et une nécessité au vu des impératifs d'économie des terres agricoles et naturelles, le développement de la densité tel que nous l'envisageons pour Port-Saint-Père s'appuie sur des aménités urbaines afin d'être bénéfique. C'est le cas des hameaux proches de la gare que nous avons perçu comme autant de hameaux potentiellement densifiables, au contraire des hameaux plus éloigné de cet équipement ou du bourg. Nous nous basons alors essentiellement sur un appui réglementaire dans notre démarche. La partie suivante déploiera quant à elle un éventail de solutions plus larges et détaillées, notamment architecturales et opérationnelles, pour montrer comment il est possible de densifier le centre-bourg. Dans cette perspective, si nous proposons de restreindre la division-construction dans les hameaux éloignés du bourg, c'est aussi pour conforter celui-ci

dans sa vocation de centralité. L'objet de la seconde partie va alors être de montrer, au prisme de trois secteurs de projet, comment densifier ce dernier en prenant en compte le fait qu'il devrait accueillir à l'avenir la majeure partie du développement urbain et démographique de la commune.

Partie II

Des projets à l'échelle de l'îlot pour une division-construction de qualité?

Après avoir justifié, à l'échelle communale, où la division-construction s'avérait pertinente ou non et comment il était possible de l'encadrer, soit dans le sens d'une restriction, soit dans l'optique de la favoriser, nous allons nous livrer à une deuxième phase, plus opérationnelle, de notre travail. Comme cela a été explicité dans les attentes de notre projet, nous allons tenter de montrer comment insérer la division-construction dans un projet d'aménagement. Pour cela, nous allons nous concentrer sur trois secteurs de projet dont nous justifierons la pertinence (II.A). Une liste exhaustive d'outils à notre disposition sera ensuite présentée (II.B), dans laquelle nous piocherons pour étayer nos projets d'aménagement qui comprendront aussi des propositions réglementaires et architecturales (II.C) avant que nous nous intéressions aux impacts de nos projets de densification par division-construction (II.D).

A - Révéler le potentiel des secteurs de projet

1. Une démarche innovante d'approche des secteurs de projets

Tout d'abord, nous avons choisi de **faire une entrée par une méthodologie de projet** afin de réaliser les scénarios, **plutôt que de procéder à une entrée par des objectifs** (en termes de densité, de population...). Effectivement, conscients que les objectifs peuvent évoluer entre la conception et la mise en œuvre du projet, il nous a paru vain de penser les secteurs de projet de cette manière, afin de garantir la pleine évolutivité de la mise en œuvre des projets. Celle-ci doit pouvoir s'adapter en permanence au contexte dans lequel elle se place, notamment parce qu'elle touche à des aspects sociaux et ne peut se départir de la présence des habitants. En cela, raisonner par des

objectifs d'ordre quantitatifs nous semble moins approprié que de raisonner sur des aspects qualitatifs. De plus, nous n'avons pas voulu « imposer » des objectifs à la collectivité, d'autant plus que celle-ci n'a pas la maîtrise foncière et que la mise en œuvre d'un projet de densification suppose la collaboration de plusieurs acteurs (techniciens, professionnels, habitants...).

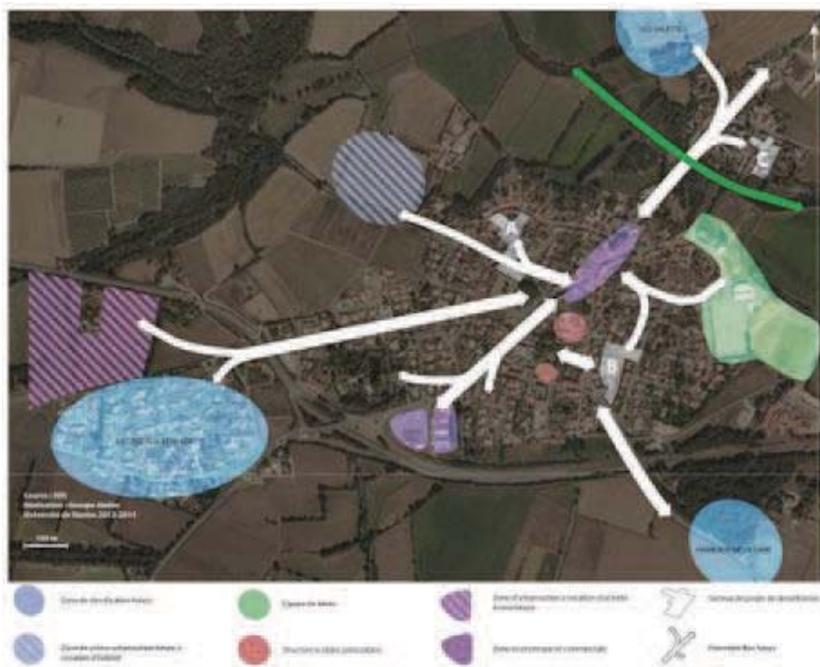
Enfin, proposer une palette d'outils laisse la possibilité à la collectivité de se les réapproprier. De même, nous présenterons dans notre étude une liste d'outils autres que ceux détaillés dans les secteurs de projet, destinés à aiguiller la collectivité dans sa possible volonté de mettre en œuvre un projet de densification pavillonnaire. Par ailleurs, nous occultons l'entrée par les formes urbaines, dans le même souci de ne pas imposer un résultat précis à la collectivité mais de préserver une marge de manœuvre aux pouvoirs publics grâce à des outils qui favorisent une concertation avec les acteurs, notamment avec les habitants. Enfin, au vu de la rareté actuelle des projets communaux de densification pavillonnaire en France, raisonner en termes d'objectifs nous aurait été difficile.

Néanmoins, nous avons conjugué cette approche par outil avec une **approche par concept** des secteurs de projet pour garantir une prise en compte des principales caractéristiques du lieu qui encadreraient la mise en œuvre d'un projet de densification pavillonnaire. Cette approche par concept oblige à identifier les éléments significatifs propres à chaque secteur afin de garantir un projet adapté aux spécificités du secteur. Le concept émis révèle des éléments patrimoniaux forts à conserver ou à mettre en valeur. Le concept doit révéler les potentialités attachées à chaque secteur, garantir une assise du projet sur le secteur et donc partir de l'existant afin de réaliser le projet. Il s'agit de cerner les éléments qui seront dans un premier temps à

préserver, puis, dans un deuxième temps, à réinvestir en tant que potentialités dans une perspective de projet.

2. Un choix justifié des secteurs de projet

- Des secteurs de projet s'appuyant sur les centralités existantes



Carte 20 : des projets à proximité immédiate des commodités et renforçant la centralité de la commune - Réalisation Groupe Atelier

- Les atouts propres à chaque secteur

Secteur A

Le secteur A nous apparaît comme un secteur de projet pertinent car :

- C'est un secteur proche des équipements et services (carte 17), dont l'opération de densification permettrait de **renforcer la vocation de centralité du bourg** de Port-Saint-Père. En effet, la densification doit à nos yeux s'accompagner d'aménités urbaines pour être mieux acceptée. En raison de la concentration des commerces et des services, le secteur A nous apparaît comme un secteur typique de centre-bourg. En cela, il se révèle être un secteur attractif où s'exerce une certaine pression foncière. Sensible, ce secteur pourrait subir les conséquences négatives d'une densification qui ne serait pas organisée de manière cohérente. L'intervention publique sur ce secteur se justifie donc par le souci de prévenir de potentielles conséquences néfastes de la division-construction.

- **Ce secteur nous permet aussi de proposer des solutions quant à l'accessibilité.** C'est elle qui révèle le potentiel de densification d'un secteur. Elle permet aussi pour les pouvoirs publics de mieux organiser la densification, en veillant à ses impacts sur le cadre de vie. Enfin, elle recompose les cheminements à l'échelle du bourg en entier, en privilégiant la porosité d'un secteur. Créer une traversée de cet îlot favoriserait la facilité d'accès et la fluidité des déplacements dans l'ensemble du bourg. En effet, certains éléments comme les écoles, les commerces de proximité, les transports en communs sont fréquentés quotidiennement par les habitants. Un projet d'aménagement dans le milieu rural n'a pas vocation à être mixte sur le plan fonctionnel, il est donc nécessaire de **créer des connexions vers les éléments structurants de la commune.**

- C'est un **secteur dense**, avec de nombreuses habitations mitoyennes ou pavillonnaires. L'environnement dense nous semble alors mieux appréhendé par les habitants qui y vivent

et nous proposons donc un projet qui cherche à organiser cette densité grâce à des solutions d'aménagement innovantes. Le but est de travailler sur le cœur d'îlot, vu comme un espace mutable et au potentiel de densification non négligeable.

- C'est un secteur d'une vaste superficie, qui comporte, malgré sa densité, de **nombreux espaces lâches**. Il permet donc d'intervenir sur ces espaces qui semblent plus difficiles à faire muter que les dents creuses. Ainsi, au regard de la configuration des parcelles et du nombre de propriétaires présents, ce secteur permet d'explorer une solution innovante pour la mise en œuvre d'une opération d'aménagement : l'association foncière urbaine.

Secteur B

Travailler sur le secteur B se justifie de diverses manières :

- C'est un secteur proche du centre-bourg, un peu moins dense que le secteur A et qui se compose exclusivement de résidences pavillonnaires. Il nous apparaît comme un **secteur d'interface entre le centre-bourg et les zones à la fonction uniquement résidentielle**. Sa densification permettrait de mieux organiser le gradient de densité dans le bourg avec toujours en ligne de mire de renforcer le centre-bourg dans sa vocation de centralité.

- **Ce secteur offre aussi une réflexion autour de l'accessibilité** (l'accessibilité à un cœur d'îlot pour le densifier mais aussi l'accessibilité perçue à l'échelle du bourg). Ainsi, nous sommes de nouveau en présence d'un secteur d'interface, cette fois-ci entre le centre-bourg et des zones de loisirs dotées d'équipements sportifs. Le désenclavement du cœur d'îlot peut donc s'avérer bénéfique pour l'ensemble de la communauté résidente, notamment en cherchant à mieux relier la trame urbaine existante du secteur principalement organisée autour

de voiries parallèles. Précisons qu'une nouvelle voirie en cœur d'îlot aurait pour objectif d'encourager les modes de déplacement doux et d'y limiter l'usage de la voiture à la seule desserte des riverains.

- Le secteur recense une **dent creuse**, de vaste superficie, et qui se définit donc comme un **espace stratégique**. Elle permet de travailler sur un autre lieu au potentiel de densification que les espaces lâches, donc d'explorer la diversité des espaces densifiables. Mais aussi, ce secteur a un caractère stratégique. Lors d'un échange avec le conseil municipal, ce dernier nous a confié sa crainte de voir cette dent creuse s'urbaniser sans débloquent un accès au cœur d'îlot. Ainsi, la dent creuse constitue une porte d'entrée de l'îlot qui ouvre sur une densification de l'ensemble du cœur d'îlot.

- Enfin, **ce secteur se caractérise par sa « simplicité »**, c'est-à-dire qu'il est de superficie restreinte, qu'il accueille un faible nombre de propriétaires et que son processus de densification partirait d'une dent creuse avant de s'affirmer sur des espaces lâches en cœur d'îlot. Compte tenu de ces éléments, ce secteur pourrait accueillir une méthodologie exemplaire de densification, facilement reproductible ailleurs.

Secteur C

Le choix du secteur C comme secteur de projet s'explique par les items suivants :

- **Ce secteur permet d'y mener un projet cohérent sur le secteur et qui soit porté par l'initiative publique**. Effectivement, faire reposer un projet d'aménagement principalement sur l'intervention publique nous apparaît pertinent car nos projets ont l'ambition de montrer la diversité

des acteurs potentiellement à l'initiative d'un processus de densification pavillonnaire. Là où les deux premiers secteurs mettent en avant les acteurs privés, nous avons délibérément choisi de travailler sur un secteur qui pourrait être porté par l'action publique afin de garantir la cohérence de l'opération d'aménagement.

- Ce secteur permet d'explorer **divers moyens d'acquisition foncière à disposition des pouvoirs publics**, et qui peuvent en conséquence être mobilisés sur d'autres territoires. Notre étude place l'acquisition foncière comme un instrument pertinent pour révéler le potentiel de densification d'un secteur. L'acquisition foncière s'avère sur ce secteur essentielle pour garantir la mise en cohérence de l'opération d'aménagement.

- Ce secteur ouvre **des pistes de réflexion quant à l'impact de la densification pavillonnaire sur le cadre de vie**. En effet, les maisons existantes disposent de perspectives visuelles sur l'Acheneau qu'il serait préférable de conserver. Cependant, ces perspectives visuelles pourraient être offertes à un plus grand nombre par l'intermédiaire d'un aménagement de cet espace et créeraient un réel phénomène d'attractivité pour cet endroit, qui lui est plus éloigné de la centralité que les deux précédents secteurs.

- Travailler sur ce secteur permet de **le replacer dans un secteur plus large** que représente la **partie nord du bourg de Port-Saint-Père**. On y trouve le récent lotissement des Granges attenant à une dent creuse, ou la rue de la Ménarderie et ses parcelles en lanière en bord d'Acheneau. C'est donc un espace stratégique, à la charnière entre l'urbanisation typique de Port-Saint-Père et son développement urbain récent. L'idée d'une insertion harmonieuse des nouvelles constructions

dans cet ensemble hétérogène s'impose. De même, penser à la connexion d'ensemble du bourg-nord s'avère important, notamment en connectant au reste de la trame urbaine la voirie qui dessert le lotissement des Granges et qui constitue actuellement une impasse.

- Aperçus de nos projets sur les secteurs

En conclusion, le tableau ci-dessous résume les éléments forts affiliés à chaque secteur qui seront traités dans les projets ;

	Secteur A	Secteur B	Secteur C
Taille	6000 m ²	4000 m ²	6200 m ²
Temporalité	Commencement conditionné par la modification du PLU Temps du projet : Temps de l'AFU (environ 3 ans) + initiatives des propriétaires	En fonction de la volonté des propriétaires	Portage foncier EPFL : Maximum 5 ans Temps d'opération d'aménagement : environ 3 ans
Nombre de propriétaires	11	10	7
Points positifs	Centre-bourg Accès direct Dent-creuse Vigne Hangar	Bourg Accès direct Valeur d'exemple Proximité des équipements de loisirs	Acheneau Perspective visuelle Parcelle en lanière
Points négatifs	Vis-à-vis Petites démolitions à prévoir	Diffus Gestion des stationnements Vis-à-vis	Eloigné du centre Démolition Nombre de propriétaires
Classement	+++	+++	+++

Tableau 6 : Récapitulatif des éléments des secteurs de projet - Réalisation
Groupe Atelier

A présent que nous avons expliqué la pertinence de nos secteurs de projet et la méthode d'approche que nous avons retenue, nous sommes en mesure de revenir sur la méthodologie adoptée pour y mener nos projets.

B - Des outils pour des projets intégrés

Avant d'évoquer les outils que nous avons retenus pour nos secteurs de projet, il convient de revenir sur le large panel d'outils à disposition des décideurs locaux pour porter des projets d'aménagement visant à densifier. Nous les classerons en quatre catégories ;

- Les outils d'acquisition foncière, c'est-à-dire qui permettent d'acquérir des terrains de projet.
- Les outils de mobilisation foncière ; ces outils permettent de réglementer l'usage de terrains.
- Les outils fiscaux qui servent à financer des projets d'aménagement.
- Les outils opérationnels de l'aménagement, et en particulier ceux utiles pour un projet d'aménagement s'appuyant sur la division-construction.

1. Les outils d'acquisition foncière

Les collectivités publiques peuvent avoir besoin d'acquérir des parcelles (bâties ou non), soit en vue d'un **projet d'aménagement**, soit dans le but de constituer une **réserve**

foncière.

Acquérir du foncier permet une réelle maîtrise de l'urbanisme, mais représente parfois un coût important, et peut nécessiter une gestion continue des terrains.

L'acquisition peut s'opérer par 3 moyens différents :

- par acquisition amiable,
- par droit de préemption,
- par expropriation.

Quel que soit le moyen choisi, l'acquisition se devra d'être motivée par **l'intérêt général**.

Enfin, notons que l'acquisition foncière est souvent couplée à l'utilisation d'autres outils juridiques, tels que la création d'emplacements réservés.

a. L'acquisition amiable

C'est le moyen d'acquisition foncière le plus utilisé par les collectivités publiques : la commune va acquérir une parcelle en contrepartie du versement d'une somme. Ce type d'acquisition est soumis aux règles de droit commun s'appliquant aux ventes.

Quelques règles spécifiques existent toutefois : la commune devra obligatoirement recueillir au préalable l'avis de France Domaine, qui apportera un éclairage sur le prix de la transaction. De plus, l'acquisition devra faire l'objet d'une délibération du Conseil municipal.

Avantages	Limites
L'acquisition est relativement bien acceptée, puisqu'elle résulte d'un consentement mutuel. Ce point est important, étant donné que la division-construction en soi est un phénomène parfois mal accepté.	L'accord du propriétaire cédant la parcelle est indispensable.
	Le prix de la transaction sera vraisemblablement supérieur à celui que la collectivité pourrait obtenir via l'exercice d'une préemption ou d'une expropriation.
	Le moment de l'acquisition relève de l'initiative du propriétaire, et non de la collectivité.

Tableau 7 : Avantages et limites de l'acquisition à l'amiable - Réalisation
Groupe Atelier

b. Le droit de préemption

Ce droit permet à la collectivité **d'acquérir prioritairement** une parcelle et l'éventuel immeuble qu'elle contient, lorsque son propriétaire la met en vente. La collectivité va ainsi se substituer à tout acquéreur potentiel.

Le droit de préemption doit **préalablement avoir été délimité par le PLU**, via la création d'une zone de préemption. Il nécessitera ainsi une délibération du Conseil municipal, et se devra d'être publié.

Si le propriétaire du bien préempté désire le vendre, il devra adresser à la commune une **Déclaration d'intention d'aliéner (DIA)**, laquelle permettra à la collectivité de décider si elle

exerce ou non son droit de préemption. La collectivité pourra contester le prix proposé par le vendeur, et en cas de conflit, il reviendra au juge de l'expropriation de fixer un prix de vente.

Il existe 5 types de droit de préemption (nous ne développerons que ceux nous intéressant le plus, c'est-à-dire les 3 premiers) :

- le droit de préemption urbain,
- le droit de préemption dans les Zones d'aménagement différé (ZAD),
- le droit de préemption commercial,
- le droit de préemption sur les espaces naturels sensibles (ENS),
- le droit de préemption dans les de Préservation des espaces agricoles et naturels périurbains (PEANP).

Le droit de préemption urbain (DPU) :

Définition et champ d'application

Le DPU ne pourra, en règle générale, être exercé que dans les zones U ou AU. Il est institué par la commune ou l'EPCI compétent, et nécessite d'être motivé par un véritable projet d'aménagement urbain.

Les propriétaires dont le terrain est grevé d'un DPU bénéficient d'un droit de délaissement : ils peuvent mettre en demeure la commune ou l'EPCI d'acquérir leur bien. Un éventuel refus du titulaire du DPU d'acquérir le bien en question pourra entraîner, sous certaines conditions, la disparition de ce DPU.

Avantages	Limites
La collectivité peut contester le prix proposé par le vendeur, auquel cas c'est le juge qui décidera du montant. Ce montant pourra alors être inférieur aux prix du marché.	La préemption peut être mal acceptée, notamment en ce que le prix de la transaction pourra être réduit.
Ce droit pourra être motivé par la réalisation de logements sociaux.	Le moment de l'acquisition relève de l'initiative du propriétaire, et non de la collectivité.
La préemption est mieux acceptée que l'expropriation, puisque le propriétaire demeure à l'initiative de la cession de son bien.	
La collectivité peut exercer son droit de préemption sans recourir aux services de l'Etat.	
La procédure est plus souple que celle de l'expropriation.	
Le droit de préemption de peut concerner qu'une partie d'un terrain. Cela peut se révéler utile par exemple pour la création d'une nouvelle voie.	

Tableau 8 : Avantages et limites du droit de préemption urbain - Réalisation Groupe Atelier

Note : Actuellement, le DPU est institué dans la zone U de Port-Saint-Père. Ne constituant nullement une obligation d'achat pour la commune, il permet en revanche de créer un observatoire des prix du foncier et de l'immobilier. En cela, il pourrait être étendu à d'autres zones du PLU.

Le droit de préemption dans les Zones d'aménagement différé (ZAD) :

Définition et champ d'application

Les ZAD sont des zones à l'intérieur desquelles s'exercent un droit de préemption, et qui répondent aux mêmes finalités que le DPU. Elles peuvent être instituées dans n'importe quelle zone du PLU (U, AU, A, N, etc). L'intérêt est qu'elles permettent de bloquer les prix. Tout comme pour le DPU, l'institution d'une ZAD confère au propriétaire du terrain grevé un droit de délaissement.

Procédure

Les ZAD sont créées par arrêté préfectoral, et peuvent être demandées par les collectivités. L'arrêté créant la ZAD désignera le titulaire du droit de préemption. La loi ALUR, récemment votée, permet aux Etablissements publics de coopération intercommunale de créer des ZAD.

A l'inverse du droit de préemption, la ZAD a une durée limitée : 6 ans, renouvelables une fois.

Enfin, notons qu'il est possible d'instituer une ZAD simplifiée aux contraintes procédurales plus légères (nul besoin de la motiver, le projet peut ne pas être précis, ...), mais elle ne pourra être maintenue que pour 2 ans.

Avantages	Limites
Peut être institué dans n'importe quelle zone du PLU.	L'initiative revient à l'Etat (même si la commune peut en formuler la demande).
Permet de maîtriser la spéculation foncière.	Il est impossible, à l'extinction du délai de la ZAD, de prolonger l'exercice du droit de préemption par exemple par l'institution d'un DPU.

Tableau 9 : Avantages et limites du droit de préemption dans les ZAD - Réalisation Groupe Atelier

[Le droit de préemption sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce et les baux commerciaux :](#)

Définition et champ d'application

Ce droit de préemption commercial permet d'acquérir prioritairement des commerces sur une zone préalablement délimitée. L'objectif est notamment de pouvoir lutter contre la disparition des commerces de proximité dans les centres-villes.

Procédure

Il est institué par délibération du Conseil municipal, après avis de la chambre de commerce ainsi que de la chambre des métiers. Tout comme pour le DPU et la ZAD, la délibération instituant un droit de préemption commercial doit être motivée.

Une fois le bien acquis, il devra être rétrocédé dans un délai d'1 an à

Avantages	Limites
Permet de lutter contre la disparition des commerces, notamment ceux de proximité.	Risque financier pour la commune : le commerce acquis peut ne pas trouver repreneur, auquel cas le commerce perdra de la valeur.

Tableau 10 : Avantages et limites du droit de préemption sur les fonds artisanaux - Réalisation Groupe Atelier

c. L'expropriation

Définition et champ d'application

L'expropriation désigne un droit puissant : la collectivité va pouvoir contraindre un propriétaire à lui céder le bien en question, en échange d'une indemnité.

L'expropriation devra être motivée par une cause d'utilité publique. Cette notion est aujourd'hui entendue de façon extensive par le juge, et l'expropriation peut par exemple se justifier par un projet de construction de logements sociaux. Il revient à l'Etat d'user de l'expropriation, mais elle peut être demandée par les collectivités.

Procédure

La procédure est longue et complexe (montage d'un dossier, enquête publique, ...), si bien qu'il sera préférable pour la commune d'user autant que possible l'acquisition amiable.

17_ ceci en vertu de l'article R.123-12 c) du code de l'urbanisme

18_ PLU et logements Servitudes de logement, Zitouni (F.), Gridauh, p.2

Avantages	Limites
Permet l'acquisition immédiate d'un terrain (à l'inverse de l'acquisition amiable et du droit de préemption, qui demeurent soumis à l'initiative du propriétaire).	Risque de contentieux.
Permet de contrer le refus d'un propriétaire de vendre.	Acceptabilité parfois difficile par les habitants de l'usage d'un tel droit. L'usage d'un tel droit doit s'intégrer dans une démarche prospective, afin d'éviter un renchérissement du foncier provoqué par un usage du droit de préemption au coup par coup. Procédure longue, car opposition possible des habitants sujets à l'expropriation.

Tableau 11 : Avantages et limites de l'expropriation - Réalisation Groupe Atelier

2. Les outils de mobilisation foncière

a. La mise en emplacement réservé

Définition et champ d'application

Les emplacements réservés sont inscrits dans les PLU de sorte à réaliser des équipements, des espaces verts, ou encore des logements à caractère social. Seules les constructions qui répondent à l'objet de la réservation sont autorisées sur les

terrains mis en emplacement réservé.

Le bénéficiaire d'un emplacement réservé est une collectivité publique, mais celle-ci peut le céder à un autre bénéficiaire tant que la destination de l'emplacement réservé reste inchangée.

Procédure

La mise en emplacement réservé d'un terrain s'opère par une révision du PLU. Le rapport de présentation devra expliquer les choix retenus pour ces emplacements réservés, et ces emplacements réservés devront figurer dans les documents graphiques du règlement¹⁷. Sur ces documents graphiques figureront les références cadastrales et la superficie du terrain concerné, la surface de plancher réservée au logement social et éventuellement le nombre minimum de logements à construire¹⁸. Rappelons que ces documents graphiques sont opposables aux particuliers.

Droit de délaissement

Le propriétaire d'un terrain réservé peut exiger qu'il soit procédé à son acquisition. La collectivité mise en demeure dispose d'une année pour acheter ou non le bien.

- En cas d'accord amiable, le prix d'acquisition doit être payé au plus tard deux ans à compter de la réception en mairie de cette demande.

- Si aucun accord n'est conclu au bout d'un an, le juge de l'expropriation est saisi par une de deux parties pour fixer le prix de l'immeuble. En l'absence de saisine dans les trois mois, les servitudes cessent d'être opposables.

Avantages	Limites
Il permet d'anticiper l'acquisition d'un terrain et de geler toute opération d'aménagement.	<p>La collectivité doit être prête à acquérir le terrain si le propriétaire use de son droit de délaissement.</p> <p>La collectivité ne peut maintenir un terrain en ER sans y réaliser un projet d'aménagement.</p> <p>La mise en emplacement réservé se doit bien souvent d'être couplée à une acquisition du terrain en question, laquelle représente un coût financier.</p> <p>Les projets bénéficiant d'un emplacement réservé acquièrent une sorte de « rigidité ». Par exemple, un projet de chemin devra s'en tenir aux strictes limites de l'emplacement réservé, et ne pourra être modifié.</p>
La révision du PLU permettant la mise en ER d'un terrain est une procédure lourde et longue, mais non coûteuse.	

Tableau 12 : Avantages et limites de la mise en emplacement réservé - Réalisation Groupe Atelier

b. *Les servitudes de mixité sociale : un moyen pour répondre aux exigences de la loi SRU*

Les emplacements réservés

Il est possible pour le PLU d'instituer une **servitude de mixité sociale**, par le biais de la mise en **emplacement réservé**. Cette possibilité résulte de l'application de l'article L.123-2, b) du code de l'Urbanisme, lequel dispose que le PLU peut instituer des servitudes consistant « à réserver des emplacements en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité

sociale, de programmes de logements qu'il définit »¹⁹.

Le secteur concerné pourra se situer en zone U ou AU.

Concrètement, cette servitude se traduira par la possibilité, pour PLU, d'imposer une **surface minimale totale de logements à construire** ainsi que le **nombre minimum de logements sociaux à construire**. Le Conseil d'Etat a ainsi décidé, dans un arrêt rendu en juin 2013, que « les plans locaux d'urbanisme peuvent [...] fixer notamment un pourcentage minimum de surface hors œuvre nette affecté à la réalisation de logements prévus par ces programmes ou un nombre minimum de logements à édifier, éventuellement en indiquant les catégories de logements concernés »²⁰.

La décision concernait en l'espèce la commune de La Chapelle-sur-Erdre. Son PLU imposait de construire un minimum de 3200 m² de surface hors œuvre nette (aujourd'hui remplacée par la surface de plancher) et de 43 logements, au sein desquels 800 m² de SHON devaient être consacrés à la construction de 11 logements sociaux. Le Conseil d'Etat a ainsi considéré que cette disposition était légale. Le juge a, par ailleurs, rappelé que les propriétaires des terrains grevés de cette servitude disposent d'un droit de **délaissement**.

Les secteurs de mixité sociale

Il existe un autre type de servitude de mixité sociale : l'article L.123-1-5 4e du code de l'urbanisme permet au PLU d'instituer **des secteurs de mixité sociale**. Ceux-ci permettent d'affecter à un programme de logements un pourcentage minimum de catégories de logements définis par le règlement.

Ce type d'outil est utile pour instituer une servitude de mixité sociale sur des zones plus vastes que les emplacements

19_Code de l'urbanisme, L.123-2, b)

20_Conseil d'Etat 26 juin 2013, M.A., n°353408

21_Code de l'urbanisme, article L.123-2, a)

22_Code de l'urbanisme, article L.123-2, 3^e

23_Les contenus spécifiques du rapport de présentation/Fiche 3, Inserquet (J.-F.), GRIDAUH, p.2.

réservés. L'inconvénient est que cette servitude ne s'active que si un programme de logements est réalisé. Les propriétaires peuvent donc décider de ne pas construire de logements, et donc de ne pas être soumis à cette servitude. Précisons par ailleurs que les propriétaires ne disposent pas ici de droit de délaissement.

Tout comme pour les emplacements réservés, les secteurs de mixité sociale seront désignés par les documents graphiques du PLU (ainsi que les pourcentages et les catégories de logements imposés), devront être cohérents avec le Projet d'aménagement et de développement durables et justifiés par le rapport de présentation.

c. Les secteurs d'attente : un outil alternatif à la mise en emplacement réservé

Définition et champ d'application

La loi SRU a conféré aux PLU la possibilité de délimiter des **secteurs d'attente**. Ces secteurs permettent de délimiter un périmètre, situé en zone U ou AU, dans lequel la constructibilité sera gelée, ceci en attente de l'élaboration d'un programme d'aménagement. Le règlement définira le seuil de superficie au-delà duquel les constructions et installations seront interdites.

Cet outil est particulièrement utile car il permet de contourner la constructibilité de principe des zones U. De plus, contrairement à l'institution d'un emplacement réservé, le futur projet d'aménagement n'a pas à être précisément défini au moment de la création du secteur d'attente.

Les secteurs d'attente sont prévus par l'article L.123-2 du code

de l'urbanisme. Cet article prévoit que ce type de secteur pourra être défini « *dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global* »²¹. Notons toutefois que le **gel n'est pas absolu**, puisque l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont autorisés.

Procédure

Ce type de servitude est relativement contraignant pour le propriétaire du terrain grevé, et devra ainsi être **expliqué dans le rapport de présentation**²². L'article L.123-2, insiste sur ce point en précisant que ces secteurs devront bénéficier d'une « *justification particulière* ». Le rapport de présentation devra ainsi insister sur la pertinence du périmètre choisi, du seuil défini, et la raison pour laquelle le projet n'est pas encore bien défini (par exemple sa complexité, nécessitant des réflexions approfondies)²³.

Avantages	Limites
Cette procédure permet de geler un terrain sans devoir acquérir le foncier dans l'immédiat.	Cette procédure peut être mal acceptée par les habitants.

Tableau 13 : Avantages et limites des secteurs d'attente - Réalisation Groupe Atelier

3. Les outils fiscaux de l'aménagement

a. La Taxe d'Aménagement

Définition et champ d'application

Elle remplace la Taxe Locale d'Équipement depuis 2012. Elle sert surtout à financer les travaux de voirie et réseaux divers

ainsi que des équipements publics généraux.

Procédure

Elle est instituée de plein droit pour les communes dotées d'un document d'urbanisme et elle peut être perçue par les intercommunalités compétentes en matière de PLU. Le taux de la TA peut être modulé sur décision du conseil municipal, et il peut notamment être différencié selon les secteurs.

La TA est complétée par le Versement par Sous-Densité (VSD) qui est une autre modulation en fonction des zones urbaines et à urbaniser recensées dans le PLU. Cela vise à limiter l'étalement urbain en visant, de manière dissuasive, à favoriser les possibilités de densification.

Porter le taux de la TA à plus de 5% s'inscrit dans une logique de financement d'équipements publics en respectant un principe de lien direct et de proportionnalité entre les travaux à réaliser et les financements sollicités.

Avantages	Limites
La TA permet la mise en œuvre d'une stratégie d'urbanisation.	
	La TA centralise plusieurs taxes d'urbanisme (TLE, PVR).

Tableau 14 : Avantages et limites de la Taxe d'aménagement - Réalisation
Groupe Atelier

Note : La TA s'applique aujourd'hui à Port-Saint-Père à un taux uniforme de 4,5%. Ce taux pourra être modulé dans les projets d'aménagements.

b. Le Projet Urbain Partenarial

Définition

Le PUP est un mécanisme contractuel de préfinancement des équipements publics par les propriétaires, constructeurs ou aménageurs d'un terrain. Il est demandé à l'initiative de l'aménageur ou de la commune.

Il permet aux communes ou aux EPCI compétents en matière de PLU de signer une convention avec les propriétaires de terrains concernés par des opérations d'aménagement, des constructeurs et des aménageurs, fixant le programme des équipements à réaliser pour les besoins de l'opération ainsi que les conditions de leur prise en charge. Son montant est directement lié à la réalisation des équipements publics et proportionné à l'usage qui en sera retiré par les futurs habitants.

Procédure

Une convention PUP comprend : le périmètre, le programme des équipements à réaliser, le montant de la prise en charge tout ou partie par le privé de la réalisation des équipements, la forme de participation (financière ou apport de terrain), le délai de paiement, ainsi que la durée d'exonération de la taxe d'aménagement (maximum : 10 ans).

La commune peut éventuellement attendre d'avoir reçue une première avance financière avant de réaliser les travaux d'aménagement.

Par rapport à la taxe d'aménagement, le PUP permet d'obtenir des revenus supplémentaires et de prévoir des modalités de financement échelonnées.

Avantages	Limites
Le PUP permet de préfinancer des aménagements.	Les constructeurs ou aménageurs voient incomber à leur charge les équipements autres que ceux nécessaires à l'opération.
Le PUP est souple, permet une négociation dès l'origine du projet et donc de faciliter l'émergence de nouvelles opérations.	
La collectivité assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.	

Tableau 15 : Avantages et limites du projet urbain partenarial - Réalisation Groupe Atelier

c. La dation

Définition et champ d'application

C'est un outil original permettant une acquisition foncière moyennant une contrepartie autre que le versement d'une somme d'argent. C'est surtout utilisé par les personnes privées, par exemple entre un promoteur qui prend en charge des travaux de viabilisation et un particulier qui lui cède des terrains constructibles. Elle autorise une cession partielle de terrain qui permet de lutter contre la rétention foncière et de trouver une solution à une situation figée.

Avantages	Limites
La dation ouvre la possibilité de reconstituer de grandes parcelles car la dation simultanée sur plusieurs parcelles permet de procéder à un remembrement.	
Le promoteur n'a pas à financer une acquisition foncière en contrepartie de travaux d'aménagement souvent moins conséquents.	
Le propriétaire obtient une plus-value sur son patrimoine et des avantages fiscaux grâce à l'annulation des droits de mutation.	

Tableau 16 : Avantages et limites de la dation - Réalisation Groupe Atelier

d. La Participation pour Voirie et Réseaux (PVR)

Définition et champ d'application

La PVR est un outil permettant aux communes de financer au moins partiellement la réalisation d'une voie et des réseaux correspondants, par le biais d'une participation versée par les propriétaires riverains, qui bénéficient ou bénéficieront de la dite desserte. La PVR permet aussi d'entretenir ou de réhabiliter les réseaux existants.

Les terrains concernés par la PVR s'étendent généralement jusqu'à 80 mètres à partir de la voie.

La commune ne peut percevoir la PVR de propriétaires de terrains déjà construits ou de propriétaires de terrain qui

choisissent de ne pas construire. Les propriétaires concernés par la PVR ne versent leur participation qu'à compter de leur obtention d'un permis de construire. Toutefois, ils peuvent participer au préfinancement en négociant que leur terrain devienne rapidement constructible.

La PVR devrait être supprimée au 1er janvier 2015.

Procédure

La PVR est instituée par le conseil municipal par simple délibération. Celle-ci doit prévoir l'ensemble des travaux nécessaires mais il n'est pas obligatoire de les réaliser en une seule fois.

La mise en place de la PVR nécessite deux types de délibération :

- Une délibération portant instauration du principe de la participation sur l'ensemble du territoire communal.
- Une délibération spécifique précisant pour chaque voie les travaux prévus et fixant la part du coût des travaux mise à la charge des propriétaires fonciers.

Avantages	Limites
La PVR permet de réaliser un projet modeste, et elle reste simple à mettre en place.	Cet outil favorise une urbanisation linéaire. En se basant sur un potentiel urbanisable, la commune doit préfinancer sans certitude sur le retour sur investissement.

Tableau 17 : Avantages et limites de la participation pour voirie et réseaux - Réalisation Groupe Atelier

4. Les outils opérationnels de l'aménagement

a. La Zone d'Aménagement Concerté

Définition

La ZAC est une opération d'aménagement urbain à l'initiative publique. La collectivité peut aménager ou équiper des terrains acquis par la collectivité et qui seront concédés à des utilisateurs publics ou privés. Elle permet donc de confier l'aménagement ou l'équipement, ainsi que l'usage de terrains, à des personnes privées.

Durant l'élaboration du projet, la ZAC a une obligation de concertation avec les habitants et les autres personnes concernées. Le périmètre de ZAC doit être approuvé par le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'EPCI. Et la cession de terrains fait l'objet d'un cahier des charges approuvé par le maire ou président de l'EPCI.

Le dossier de réalisation définit un programme prévisionnel de constructions ou d'équipements et un bilan financier de l'opération.

Lors de sa création, le programme de ZAC n'est pas obligé de respecter les règles du PLU mais il doit être compatible avec les orientations du SCOT. En revanche, si les dispositions du PLU empêchent la réalisation de la ZAC, il est nécessaire de le réviser ou de le modifier.

La création de la ZAC ouvre la possibilité pour les propriétaires présents d'exercer leur droit de délaissement sur leurs terrains non bâtis envers la commune.

Avantages	Limites
<p>La ZAC est adaptée aux opérations d'une certaine ampleur et complexité.</p> <p>La possession des terrains n'est pas un préalable à la création de ZAC. Leur acquisition peut se faire par voie de préemption ou d'expropriation, par la personne publique ou l'aménageur bénéficiant d'une concession d'aménagement.</p>	

Tableau 18 : Avantages et limites de la ZAC - Réalisation Groupe Atelier

b. Le lotissement « communal »

Définition

C'est une opération de division foncière en vue de l'implantation de bâtiments qui s'inscrit dans la visée d'un intérêt général.

Procédure

L'autorisation de lotissement est une autorisation administrative individuelle délivrée par le maire ou le président de l'EPCI lorsque la compétence lui est transférée. Le document de lotissement ainsi que le budget associé doivent être approuvés en conseil municipal.

La maîtrise d'œuvre est choisie selon le code des marchés publics. L'acquisition des terrains s'opère par accord à l'amiable, droit de préemption et d'expropriation ou expropriation pour cause d'Utilité Publique (DUP).

Avantages	Limites
<p>Le lotissement est plus adapté pour les petites opérations que la ZAC.</p> <p>Le lotissement permet à la collectivité de maîtriser son développement urbain.</p>	<p>La qualité urbaine et paysagère des lotissements doivent faire l'objet d'une attention particulière.</p>

Tableau 19 : Avantages et limites du lotissement communal - Réalisation Groupe Atelier

c. Le permis de construire « groupé »

Définition

C'est une autorisation de construire donnée à un pétitionnaire. Un seul constructeur est donc autorisé à réaliser plusieurs bâtiments sur un même terrain avant division de terrains viabilisés.

Le PC groupé concerne les nouvelles constructions mais aussi :

- Le changement de destination d'une construction existante.
- La modification de l'aspect extérieur ou du volume d'une construction existante.
- La création de niveaux supplémentaires.

Procédure

La demande doit être présentée par le propriétaire du terrain ou par une personne ayant qualité pour bénéficier de l'expropriation du terrain pour cause d'utilité publique.

Le recours à un architecte est obligatoire.

Avantages	Limites
Le PC groupé permet à la collectivité de maîtriser son développement urbain.	Le titulaire d'un PC groupé est soumis aux mêmes taxes et participations financières que le titulaire d'un permis ordinaire.
Le PC groupé permet une meilleure attention à la qualité architecturale qu'un programme de lotissements.	

Tableau 20 : Avantages et limites du permis de construire groupé - Réalisation Groupe Atelier

d. Association Foncière Urbaine (AFU)

Définition

L'AFU est une association syndicale de propriétaires de terrain, créée dans le but de réaliser un aménagement commun et maîtrisé. Elle peut par exemple viser :

- Le remembrement de parcelles et les travaux et aménagements nécessaires.
- Le regroupement de parcelles en vue de la vente à un tiers.
- La construction et l'entretien d'équipements d'usage collectif (voirie, chauffage, espaces verts...)

Il existe différents types d'AFU :

- L'AFU libre : c'est un organisme privé créé à l'initiative de et avec le consentement unanime de propriétaires.
- L'AFU autorisée (AFUA) : c'est un établissement public à caractère administratif doté de prérogatives de puissance

publique, autorisée par le préfet, à l'initiative d'un ou des propriétaires intéressés, ou d'une collectivité territoriale ou de leur groupement. Elle a le droit de collecter des taxes syndicales, d'exproprier ou de réaliser des travaux pour cause d'utilité publique. La gestion financière est surveillée par le préfet qui dispose d'un pouvoir de tutelle.

Procédure

La mise en œuvre d'un projet porté par une AFU se déroule en cinq étapes :

- La sensibilisation des propriétaires
Un professionnel (géomètre-expert, notaire...) sensibilise les propriétaires, réalise un avant-projet sommaire et évalue financièrement le coût de l'opération puis recueille l'accord de principe des propriétaires.
- L'établissement du dossier de constitution
L'AFUA ne se crée qu'avec une double majorité :
 - Les deux tiers des propriétaires détenant les deux tiers de la superficie sont nécessaires pour le groupement, le remembrement ou la restauration de parcelles.
 - La moitié des propriétaires détenant la moitié de la superficie est nécessaire pour réaliser des opérations de construction, de gestion ou d'entretien d'ouvrages collectifs.

Si cette double majorité n'est pas atteinte, le projet de création d'AFU est abandonné. Mais si elle est atteinte, l'AFU est créée par arrêté préfectoral. Pour les propriétaires qui se seraient opposés à la création de l'AFU, deux choix se présenteraient à

eux :

- Revenir sur leur refus et adhérer à l'AFU.
- Rester sur leur refus et vendre leur propriété à une personne qui s'est engagée à acquérir les biens des opposants.

- L'enquête publique
Le plan de projet réalisé par le professionnel est soumis à enquête publique. Les observations sont recueillies par le bureau (des habitants élus qui dirigent l'AFU) puis les propriétés définies et bornées.

- Le dossier de clôture
Il comprend le plan parcellaire définit qui est approuvé par le préfet grâce à un arrêté de clôture. De nouveaux titres de propriété peuvent ensuite être distribués aux propriétaires.

- La phase de travaux
Le dossier de travaux détaille l'ensemble des travaux nécessaires à la viabilité de l'opération. Un suivi des travaux est aussi mis en place.

Avantages/limites pour la commune

Avantages	Limites
L'AFU fait reposer la prise en charge des coûts d'aménagement sur les propriétaires.	L'AFU permet d'éviter le recours à des procédés contraignants.
La commune exerce un contrôle sur l'AFU, sur son acte de création et dans la mesure où un document d'urbanisme prévaut sur l'AFU.	La commune prend un risque financier en préfinançant des études et un professionnel.

Avantages/limites pour les propriétaires

Avantages	Limites
L'AFU repose sur un principe de participation volontaire dans sa création et son fonctionnement.	Au regard des règles de vote au sein de l'AFU, un nombre trop important de propriétaires peut constituer un frein à l'opération, notamment parce que la création de l'AFU requiert l'unanimité.
C'est une opportunité foncière étant donné que la valeur des terrains sera revue à la hausse (viabilisation globale) et ils bénéficient d'avantages fiscaux en contrepartie de leur participation financière.	

Tableau 21 : Avantages et limites de l'association foncière urbaine - Réalisation Groupe Atelier

Définition

C'est un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) disposant d'une autonomie juridique et financière. C'est un outil chargé de réaliser des missions d'action foncière (acquisition et portage foncier) pour le compte de collectivités publiques, en amont de la réalisation d'un projet (l'EPFL n'a pas la compétence d'aménagement). Il dispose donc de compétences techniques et de fonds pour acquérir des terrains.

En 2012, le département de Loire-Atlantique a ainsi voté la création d'un EPFL appelé agence foncière de Loire-Atlantique. Elle ne facture aux collectivités que les frais financiers (annuités d'emprunt) de ce portage. Elle permet d'acquérir des biens à l'amiable ou par voie de préemption et d'expropriation. Le Programme Pluriannuel d'Intervention (PPI) vise 100 millions d'euros, dont 60 millions ont déjà été identifiés, d'acquisitions sur cinq ans.

La communauté de communes Cœur Pays de Retz appartient à l'agence foncière de Loire-Atlantique. Elle dispose de sept représentants au sein du Conseil d'administration, dans lequel les décisions sont prises, deux fois par an, à la majorité.

Sylvain Petit²⁴ souligne que l'EPFL permet notamment de réorganiser le réseau viaire ainsi que de créer ou de restructurer des parcelles.

Procédure

Il existe deux types de conventions avec un EPFL :

- La convention cadre précise les contractants, les objectifs d'aménagement du territoire, les besoins d'intervention foncière et l'engagement financier pris par l'EPFL.
- La convention opérationnelle porte sur un projet défini et fixe les modalités de mise en œuvre de l'intervention de l'EPFL.

Comment faire voter un projet au sein de l'EPFL ?

Le Plan Pluriannuel d'Intervention (PPI) définit les orientations, les moyens et les méthodes de l'EPFL pour atteindre ses objectifs. C'est un travail prospectif concerté avec les EPCI et communes adhérentes, qui conduit à hiérarchiser les priorités. Parmi celles de l'agence foncière de Loire-Atlantique se trouvent la mixité sociale et le renouvellement urbain.

Toute opération en dehors du PPI doit être discutée par le conseil d'administration. Une délibération du conseil municipal permet de solliciter l'EPFL, lequel doit donner son accord sur sa mission et ses modalités. L'engagement obtenu s'exprime sous la forme d'une convention opérationnelle qui précise les conditions d'acquisition, de portage, les délais et conditions de revente à la collectivité, la détermination du prix de cession et les modalités de paiement.

Aucune opération ne peut s'effectuer sans l'avis favorable de la commune sur laquelle l'opération est prévue. La commune dispose de deux mois pour s'opposer à compter de sa date de saisine.

24_ «densifier le pavillonnaire»

Avantages	Limites
Faire appel à l'EPFL permet de bénéficier de conseils, d'ingénierie et d'expertise.	L'EPFL a des capacités de portage financier limitées dans le temps (moins de cinq ans).
L'EPFL permet de constituer des réserves foncières qui permettent aux communes de ne pas être concernées par le renchérissement du foncier au moment de réaliser l'opération, et de mettre les terrains à disposition d'une stratégie d'aménagement publique.	Il s'agit de faire entendre son projet au sein du Conseil d'administration de l'EPFL.

Tableau 22 : Avantages et limites de l'établissement public foncier local - Réalisation Groupe Atelier

f. La Société Coopérative d'Intérêt Collectif

Définition

La SCIC est une entreprise coopérative qui permettrait de réunir la collectivité locale, les habitants, les artisans locaux et les équipes de maîtrise d'œuvre. Conciliant désirs individuels et intérêt général, elle sert à mettre en commun le foncier et met en œuvre un projet collectif (de réhabilitation de l'habitat, de constructions...).

Dans l'exemple étudié ²⁵, elle permet surtout de détacher des terrains publics.

Elle prend la forme d'une société anonyme, comporte donc du capital privé, et prend pour principe : « un vote = une voix ».

Avantages	Limites
Une formule très intégrée, qui réunit tous les acteurs concernés par le projet urbain, et qui est donc difficile à mettre en place.	
Un cadre de concertation fondé sur un principe d'égalité des voix.	
Elle permet de dégager du foncier sans intervention publique nécessaire.	

Tableau 23 : Avantages et limites de la société coopérative d'intérêt collectif - Réalisation Groupe Atelier

5. Protection des éléments naturels face aux projets urbains de densification par division-construction

Parallèlement aux outils servant à l'aménagement de terrains, d'autres permettent de préserver l'environnement face aux impacts de l'urbanisation. La densification du bâti ne doit pas se faire au détriment de la perte des atouts naturels dont dispose une ville. La division-construction pose ainsi la question de la **préservation d'éléments naturels ponctuels, en zone urbaine**. L'idée est ici de s'intéresser à la préservation de ces éléments à petite échelle, face aux potentialités de division-construction.

En l'occurrence, les **vignes intégrées à notre projet** sur le secteur A incarnent cette idée. L'objectif est non-seulement de préserver cette végétation remarquable, mais aussi de maintenir un cadre de vie agréable pour les habitants. Les végétations remarquables se doivent donc d'être préservées en raison de deux éléments : pour leur **valeur écologique** et pour leur **valeur d'aménité**.

De plus, préserver ces vignes (ou tout autre élément naturel remarquable) permet de conférer une **identité au projet**. L'image des villes périurbaines souffre parfois d'une certaine uniformité, due à la reproduction systématique du modèle pavillonnaire. Aménager les projets autour d'un **élément central**, tel qu'un élément naturel remarquable, leur confère un caractère particulier, et participe à la création d'une certaine urbanité.

Mais comment protéger cet espace viticole ? Actuellement classées en zone Ub, les vignes sont vulnérables et pourraient à tout moment faire l'objet d'une urbanisation. Cette problématique est l'occasion de s'intéresser à la protection des éléments naturels au sein des zones urbaines, dans le contexte de la division-construction. Voici différents outils au service de la préservation des éléments naturels remarquables :

• **Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** constitue le document de base du PLU : véritable projet politique, il énonce les objectifs généraux directeurs de la politique communale. Le reste des documents du PLU se devront d'être cohérents avec le PADD. Ainsi, pour donner au PLU la légitimité de protéger efficacement les éléments naturels, le PADD devra avoir appréhendé ces problématiques.

Le PADD pourrait ainsi légitimer les OAP du PLU, certains emplacements réservés, etc.

• Les **Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)** représentent un moyen pratique pour identifier les éléments naturels remarquables au sein de projets donnés. Leur liberté d'élaboration (carte, coupe, ...) permet d'identifier de manière adaptée les éléments voulus. Toutefois, rappelons que

les OAP devront souvent être appuyées par le règlement du PLU (par exemple pour délimiter une zone verte inconstructible).

Au sein de notre projet, l'OAP va ainsi pouvoir identifier les vignes présentes comme remarquables, et prévoir l'implantation de nouveaux plants.

• Le **règlement du PLU**. Différents outils existent au sein du règlement :

- identification en tant qu' « élément de paysage » : le règlement peut identifier des éléments de paysage et délimiter des sites à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs notamment écologiques.

Cet élément est utile pour protéger de la destruction des arbres, des haies, des espaces verts, ...²⁵ Les auteurs du PLU pourront librement définir le régime de protection adapté, via l'article 13 du règlement.

- identification en tant que « terrain cultivé à protéger » en zone urbaine : le règlement peut identifier, en zone urbaine, un terrain cultivé et le rendre inconstructible²⁶. Il peut s'agir de jardins familiaux, de terrains maraîchers, de vergers, de vignobles, de pépinières et de jardins potagers particuliers²⁷. Peu importe si ce terrain n'est plus cultivé aujourd'hui, et fait simplement l'objet de jardin d'agrément²⁸.

En ce qui concerne les vignes de notre projet, le recours à l'identification de « terrain cultivé à protéger » apparaît être le moyen le plus pertinent pour assurer leur protection.

- identification en tant qu' « espace boisé classé » (EBC) : le règlement peut identifier des espaces boisés, bois, forêts, et même des haies, alignements d'arbres ou arbres isolés

25_Code de l'urbanisme, article L;123-1-5 III 2°

26_Code de l'urbanisme, article L;123-1-5 III 5°

27_L'écriture de l'article 13 des règlements de zone du PLU-Fiche 4 espaces boisés classés-terrains cultivés à protéger, Godfrin (G.), Gridauh, p.5

28_Cour administrative d'appel de Douai, 2 février 2012, n°10DA01282. Cependant, il faut que le terrain ait été cultivé au moins une fois au cours de son existence : Cour administrative d'appel de Versailles, 6 avril 2006, n°04VE02945.

29_ Code de l'urbanisme, article L.130-1

30_ Conseil d'Etat, 13 mars 1989, SCI Boulevard des Lions, n°61117, Conseil d'Etat, 22 juin 1990, n°66815
31_ Intégrer la nature en ville dans le Plan local d'urbanisme, Kervadec (T.), Centre de ressources du développement territorial, novembre 2011, p.23

32_ Intégrer la nature en ville dans le Plan local d'urbanisme, Kervadec (T.), Centre de ressources du développement territorial, novembre 2011, p.24

33_ Intégrer la nature en ville dans le Plan local d'urbanisme, Kervadec (T.), Centre de ressources du développement territorial, novembre 2011, p.25

34_ Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, article 157 modifiant l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme

en tant qu'EBC. Les éléments identifiés bénéficieront alors d'une protection très forte, qui interdira « *tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements* »²⁹.

Il faut avoir conscience que cet outil revient presque à « sacraliser » le boisement identifié, et à empêcher quasiment toute intervention ou projet (même léger) sur la zone identifiée. Le juge a ainsi pu interdire la création d'une voie ou d'une rampe d'accès à travers un EBC, alors même qu'aucun arbre n'aurait été abattu³⁰.

Au sein de terrains vulnérables à la division-construction, le recours à l'identification d' « élément de paysage » semble le plus adapté, en ce qu'il permet aux auteurs du PLU de moduler la protection voulue via l'article 13 du règlement.

Le règlement du PLU peut également protéger les éléments naturels remarquables en zones urbaines au travers de **ses articles :**

- article 4 – desserte par les réseaux : il est possible d'encadrer la création de nouveaux réseaux en exigeant que leur implantation rende possible le développement racinaire des futures plantations. Le PLU d'Haguenau (67) dispose ainsi que « *la conception et la plantation des réseaux sous les voies nouvelles doivent permettre la réalisation et garantir la pérennité de plantations d'alignement comportant des arbres de haute tige* »³¹.

Il sera ainsi possible, pour une commune, de s'opposer à la création de nouveaux réseaux d'assainissement sur le fondement de cette disposition. Elle pourra ainsi éventuellement s'opposer à un projet de division-construction qui aurait nécessité la création de nouveaux réseaux.

- article 7 – implantation des constructions par rapport aux limites séparatives : tel que nous l'avons proposé pour les hameaux à densifier, il est possible d'empêcher la construction en bande secondaire. Ainsi, ces terrains sont préservés, et ne deviendront constructibles que si une nouvelle voie est créée

- article 11 – aspect extérieur des constructions : en autorisant (voire en encourageant) la végétalisation des façades extérieures et des toits, le règlement contribue au verdissement des nouvelles constructions. La commune de Brouckerque (59) a ainsi inséré cette disposition dans son PLU : « *les dispositifs d'architecture bioclimatique (murs et toitures végétalisés, verrières, capteurs, etc) sont autorisés* », et elle encourage les clôtures à se constituer de « *haies d'essence locale* »³².

De telles dispositions permettent d'améliorer l'acceptabilité des constructions issues de divisions parcellaires, en les intégrant harmonieusement dans le paysage urbain et en réduisant leur impact sur les jardins avoisinants.

- article 13 – espaces non-bâties : cet article pourra par exemple instituer un nombre minimum d'arbre à planter par espace de stationnement créé³³.

Ce type de disposition est très adapté au phénomène de division parcellaire, celui-ci étant générateur de nouvelles places de stationnement.

Rajoutons que l'article 13 pourra également prévoir un **Coefficient de biotope par surface (CBS)**. Institué par la loi ALUR en son article 157, ceci permet au règlement d'imposer « *une part minimale de surfaces non-imperméabilisées ou éco-aménageables [...] afin de contribuer au maintien de biodiversité et de la nature en ville* »³⁴. Toute surface pourra répondre à ce

CBS : les jardins, les cours, les toits, les murs, etc.

Voici un bref rappel des principaux leviers réglementaires permettant d'encadrer la division-construction, que nous avons pu identifier lors de la phase diagnostic (tableau 24)

6. Rappel des outils réglementaires pour une division-construction de qualité

Outil réglementaire	Intérêts
<i>Limiter/interdire la constructibilité en bande secondaire</i>	Permet d'empêcher les divisions en drapeau, et de préserver les fonds de parcelle pour une utilisation future. Par exemple si une voie est créée ultérieurement, desservant tous les fonds de terrain. Les annexes et piscines sont toujours autorisées, car elles ne constituent pas des divisions en drapeau.
<i>Réduire la bande de constructibilité principale</i>	Permet de réduire le « point de départ » de la bande de constructibilité secondaire, et donc d'inciter à construire plus proche des voies. Ceci de façon à exploiter davantage les devants de parcelle, souvent laissés non-construits.
<i>Créer des subdivisions de zonage</i>	Permet de moduler la réglementation de façon précise, adaptée à chaque réalité urbaine que peut recouvrir un même zonage.
<i>Réduire les distances minimales de retrait par rapport aux voies</i>	Permet de compenser la perte de constructibilité que peut engendrer la non-constructibilité de la bande secondaire. Permet aussi de favoriser une construction proche des voies et d'exploiter davantage les devants de parcelle, souvent laissés non-construits.
<i>Distances minimales d'implantation par rapport aux limites séparatives</i>	Permet de restreindre ou d'étendre les possibilités de mitoyenneté, ainsi que la proximité des constructions par rapport aux limites séparatives voisines.
<i>Distinguer limites séparatives latérales et limites séparatives de fond de parcelle</i>	Permet de moduler précisément les distances minimales d'implantation par rapport aux limites séparatives, en fonction des secteurs et de la nature des parcelles (parcelles larges, étroites, ...).
<i>Réduire le nombre de places de stationnement obligatoires par logement</i>	Permet de lever l'obstacle à la division que constitue parfois l'obligation d'un nombre élevé de places, dans des secteurs où l'espace disponible ne permettrait pas de répondre à ces exigences. Par exemple en centre-ville.
<i>Réduire la taille minimale des accès</i>	Permet que les accès nouvellement créés consomment le moins d'espace possible.

Tableau 24 : Principaux leviers réglementaires pour l'encadrement de la division-construction - Réalisation Groupe Atelier

Comme nous l'avons expliqué précédemment, nous ne retiendrons qu'une sélection d'outils et de mesures réglementaires pour construire nos projets de densification que nous allons à présent pouvoir détailler.

C - 3 projets aux réalités urbaines distinctes

Notre étude des secteurs de projet se découpe ainsi :

- un diagnostic qui révèle le concept du secteur
- une OAP qui fixe des objectifs d'aménagement
- une méthodologie de projet ; une proposition d'aménagement et ses alternatives hiérarchisées
- un scénario idéal et prospectif de projet qui s'intéresse plus particulièrement aux formes urbaines

A partir de ces 4 entrées, nous allons étudier les 3 secteurs successivement.

1. La vigne dans la ville

a. Analyse et concept

Situé entre les rues de Briord, de Grandville et les avenues du Piardais et des Tilleuls, le premier secteur est au centre de Port Saint Père, légèrement à l'ouest de la rue principale. Au Sud de l'îlot se situe le cimetière du village.

Sur la rue de Briord, les maisons, entre 1 niveau + combles et 2 niveaux + combles (carte 18), sont implantées à l'alignement, en bordure d'espace public. Il en ressort une ambiance très urbaine, sans que l'on se sente oppressé. A l'inverse, le reste



Carte 21 : Un tissu lâche près du centre - Réalisation Groupe Atelier

de l'îlot est moins dense, s'approchant plus du lotissement pavillonnaire, avec des voiries larges et un relâchement de l'urbanité du lieu. Au nord, sur la rue de Briord, un ancien garage est toujours visible, sans affectation. Sur les portes, un message a été laissé quant à la volonté des enfants de voir s'y créer un lieu pour eux (photo 23).



Photo 23 : «Dans ce hangar il faut un skatepark», les volontés des jeunes du quartier - Groupe Atelier le 26.02.14



Photo 24 : Un carré de vigne au centre du bourg - Groupe Atelier le 26.02.14

En contrepoint des rues plus urbaines, les cœurs d'îlots et les arrières de parcelles sont plus naturels, apportant un aspect paysager certain. Les canaux de l'Acheneau sont visibles parfois entre deux maisons, et les nombreux arbres confortent l'aspect paysager du lieu. L'un des éléments les plus prégnant, visible en cartographie mais assez peu depuis la rue, est la parcelle de vigne au centre de l'îlot (photo 24). Ce terrain a résisté à l'urbanisation et apporte une respiration dans le tissu. Il s'agit également d'un élément de mémoire qui rappelle les différentes AOC viticoles présentes sur la commune.

Du point de vue topographique, ce secteur présente une très légère déclivité vers le nord (figure X), en direction de l'Acheneau. L'implantation des bâtiments ainsi que leur accessibilité ne devrait pas être impacté par cet aspect du terrain. Il est également facile d'imaginer ici le cheminement potentiel des eaux pluviales.

Nous pouvons voir ici les retraits des fronts bâtis différents selon les axes de voiries. Les constructions s'implantent à l'alignement sur les rues de Briord et de Pornic, qui sont les rues anciennes. Le retrait des habitations sur les autres rues est parfois contrebalancé par la présence d'un mur de grande hauteur qui fait front.

On peut également remarquer la présence d'un grand espace



Carte 22 : Un secteur relativement plat - Réalisation Groupe Atelier

public au sud, qui se décompose en deux parties, entre stationnement d'un côté et parc planté de grands arbres adjacent au cimetière.

Nous avons ici un grand nombre de propriétés (figure X), aux alentours de 23. Cela implique une grande difficulté pour faire aboutir un projet d'ensemble sur ce secteur au vu des divergences potentielles entre propriétaires.

Au vu des éléments précédents, nous pouvons dire que nous sommes ici en présence d'une certaine respiration de l'urbanisation à proximité du centre. Si la question de la pertinence d'une densification à cet endroit peut se poser, nous pensons que la proximité des commerces et services en fait un lieu particulièrement privilégié pour l'implantation de logements à destination de personnes n'ayant pas de moyens faciles de se

déplacer. De plus, la présence des vignes est un élément sur lequel le projet peut s'appuyer pour imaginer une densification qui ne soit pas perçue comme négative pour les habitants.

Préserver le carré de vignes nous semble primordial dans le projet. Il peut être réinvesti dans une ambition collective avec les habitants, de même que le hangar. Le carré de vignes permet de préserver une perspective visuelle rappelant le caractère rural environnant et de créer un espace de rencontre et de convivialité par la préservation et la création d'espaces arborés autour.

Le concept de ce projet serait ainsi de construire au cœur des vignes (figure X), de faire vivre ces personnes au cœur d'un espace paysager et apaisé. Les constructions, accessibles par un chemin piéton, alterneraient avec des espaces plantés, à l'image de mas dans les vignes. L'esprit villageois serait ainsi présent grâce à ces lieux d'échanges en cœur de bourg.



Carte 23 : Un grand nombre de propriétaires - Réalisation Groupe Atelier

b. Orientation d'aménagement et de programmation

Conserver et valoriser le bâti et la végétation existante

Cet îlot abrite des éléments qui sont caractéristiques ; il s'agit d'un **carré de vigne enclavé** par de nombreuses maisons et **invisible** depuis la rue mais aussi un hangar actuellement vacant. Ces deux éléments doivent être conservés et valorisés. La valorisation de la parcelle de vigne s'effectuera par la possibilité d'accéder à celle-ci mais aussi par le partage de cet espace avec le voisinage. Cela pourra être une **vigne partagée** au même titre que le sont les jardins. Pour le hangar, il serait intéressant de réinvestir ce hangar autour d'un projet collectif d'usage de cet espace pensé avec les habitants et d'en faire un véritable espace public. **L'aménagement de ce hangar se vaudra très léger** afin qu'il soit facilement appropriable et mutable dans son usage.

Rendre l'îlot mutable et adaptable

Le projet se basant sur des initiatives privées, il est important qu'il soit **évolutif**, au gré des opportunités foncières mais aussi des besoins des populations. Pour ce faire, il sera nécessaire de créer un chemin traversant l'îlot. Cette traversée permettra l'accès aux vignes et à des fonds de parcelles. Une fois la traversée créée, elle permettra d'avoir une diversité de tailles de parcelles mais aussi une diversité dans le type de bâti et donc une certaine **mixité urbaine** et sociale au sein de l'îlot.

Créer de l'urbanité et optimiser le foncier disponible

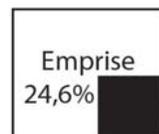
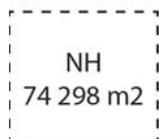
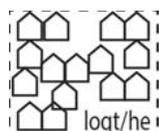
Les fonds de parcelles seront désenclavés grâce au chemin traversant l'îlot, cela permettra de rationaliser l'utilisation du foncier. Pour créer de l'urbanité, il est **nécessaire de construire en alignement de la voirie** ou au maximum à trois mètres, cela évitera la monotonie. Le chemin traversant

l'îlot était piétonnier il faudra anticiper la question du stationnement en créant des **parkings mutualisés aux abords de l'îlot**. La traversée permettra de rendre plus poreux l'îlot.



- Bâtiment à conserver
- Vigne à conserver
- Créer un chemin piéton traversant l'îlot pour avoir accès à des fonds de parcelles
- Créer des espaces de parking mutualisé

Carte 24: Orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur A - Réalisation Groupe Atelier



c. Méthodologie de projet

Précisons dès à présent que dans notre méthodologie, nous hiérarchisons les options possibles en évoquant la plus judicieuse en premier.

Première étape

Il s'agit de constituer un secteur de projet cohérent et qui soit construit avec les propriétaires présents. En effet, au regard du nombre de parcelles et de leur configuration, il s'agit de composer le projet avec les propriétaires afin de lui assurer faisabilité et viabilité.

Procédure privilégiée

Procédure

La commune décide de créer une AFUA sur le secteur de projet. Pour cela, il lui revient de s'attacher les services d'un professionnel, géomètre ou notaire, chargé de réaliser une étude de faisabilité et de réaliser un budget prévisionnel. Ce travail doit s'accompagner d'une démarche de sensibilisation des propriétaires. Un élu peut assurer cette tâche, tout comme un bureau d'études d'urbanistes. Le périmètre du projet peut s'ajuster afin de faciliter sa mise en œuvre. En outre, la commune peut s'engager à racheter une ou deux parcelles afin d'asseoir sa légitimité auprès des propriétaires et d'être plus incitative. La création de l'AFUA est ensuite soumise au vote des propriétaires.

Parallèlement, des procédures de protection spéciales s'appliquent sur les vignes. Le règlement du PLU peut ainsi identifier les vignes comme des « terrains cultivés à protéger. »³⁵

Financement

La commune doit avancer les frais pré-opérationnels. Elle prend un risque financier en rémunérant les professionnels qu'elle a

Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le secteur

2. Surface du secteur

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le secteur

5. Taille médiane des parcelles sur le secteur

6. Taille moyenne des parcelles sur le secteur

35_ Pour plus de détails sur cette identification, cf Partie II, B, 5. Protection des éléments naturels face aux projets urbains de densification par division-construction

engagés sans certitude sur le retour sur investissement, d'où la nécessité d'emporter ensuite l'accord de principe des propriétaires.

Afin d'inciter les propriétaires à s'engager dans l'AFUA, la commune peut envisager certaines exonérations fiscales, et notamment une taxe d'aménagement réduite au minimum sur le secteur de projet.

Si certains propriétaires refusent le projet d'AFUA mais en font partie, la commune ou un acquéreur privé doit être prêt à racheter leur terrain, ou bien la commune peut recourir au B.

Alternative A

Procédure

Au cas où les propriétaires des terrains nécessaires à la perméabilité de l'îlot refuseraient d'intégrer l'AFUA, il serait possible de placer en emplacement réservé la partie de leur terrain consacrée à la mise en place de la voirie.

Financement

La commune finance la nouvelle desserte.

Alternative B

Procédure

Si la création de l'AFUA était rejetée par une majorité de propriétaires, une double solution pourrait voir le jour afin de désenclaver le cœur d'îlot.

En suivant le tracé de la voirie tel qu'il a été conçu, il serait envisageable, d'une part, avec les propriétaires prêts à céder leur terrain, de recourir au mécanisme de la dation. Les propriétaires céderaient une partie de leur terrain en échange de leur viabilisation, et notamment de leur desserte. A noter que faire appel à un promoteur privé est une solution moins satisfaisante que l'AFUA car il y aurait un moindre contrôle public sur la qualité architecturale des nouvelles constructions. Dans un secteur

aussi sensible, elle pourrait donc se charger de réaliser les travaux de viabilisation des terrains afin d'assurer elle-même leur commercialisation.

D'autre part, pour les propriétaires réticents à céder leur terrain, la commune place en emplacement réservé les terrains nécessaires à la réalisation d'une nouvelle voie de desserte en cœur d'îlot. Les propriétaires restant libres de faire de la rétention foncière, ce dispositif engagerait une mutabilité de l'îlot sur le plus long terme.

Financement

La commune pourrait racheter les terrains nécessaires via une majoration de la taxe d'aménagement sur le secteur de projet. Quant à l'application de la dation, la commune solliciterait gratuitement un promoteur privé puisque celui-ci se rémunérerait ensuite sur la commercialisation du terrain. Au cas où elle réaliserait les travaux de viabilisation à sa charge, elle devrait prévoir les financements nécessaires.

Deuxième étape

Une fois un périmètre de projet défini, il reste à l'aménager selon les différentes hypothèses d'acquisition foncière que nous avons établies.

Procédure privilégiée

Procédure

Dans l'hypothèse d'un projet porté par une AFUA, le projet de remembrement serait soumis à enquête publique. Pour faciliter sa mise en œuvre, il devrait donc tenir compte des remarques des habitants. En cela, les tracés de la voirie peuvent être modifiés et la commune peut proposer de créer des parcelles en indivision afin de mieux rationaliser le foncier et d'assurer l'équité entre les propriétaires, par exemple.

Afin d'assurer la viabilité du projet de remembrement et son ac-

ception par les propriétaires, il serait souhaitable que chaque propriétaire obtienne une véritable revalorisation foncière de son terrain. Dans cette perspective, l'idéal serait d'obtenir au moins le même prix de sortie du terrain avant son remembrement.

Au cas où la commune aurait été obligée de racheter des terrains de propriétaires réticents au projet, elle pourra éventuellement délivrer des permis de construire groupés.

Une fois approuvé par le préfet et les nouveaux titres de propriété répartis, les travaux peuvent débuter.

Financement

Les travaux d'aménagement reviennent aux propriétaires. Néanmoins, une participation financière de la commune est envisageable, notamment si cela a été utilisé comme argument pour inciter les propriétaires à intégrer l'AFUA et cela serait obligatoire si elle aurait acquis un ou des terrains.

Alternative

Procédure

Dans la perspective d'une simple mise en emplacement réservé ou d'une mise en œuvre de la dation pour acquérir les surfaces nécessaires à la mise en place d'une voirie de desserte en cœur d'îlot, la constructibilité des nouvelles maisons pourrait s'organiser selon les recommandations d'un architecte-conseil du CAUE qui devra être particulièrement vigilant sur les vis-à-vis.

Financement

Le recours à un architecte-conseil du CAUE est gratuit.

d. Projet

Notons que les projets sont évoqués selon le déroulement d'un scénario « idéal » afin de mieux mettre en exergue les options de projets les plus judicieuses et de mieux donner à voir le potentiel de cette possibilité.

Il nous paraissait intéressant de nous attarder sur ce à quoi pourrait ressembler ce secteur suite à son urbanisation sous la coupe d'une AFUA. Cela permet de mettre en valeur les points qui peuvent être abordés et les éléments à prendre en compte lors d'un projet de ce type.

Centré sur l'idée principale de la traversée et de la préservation des vignes existantes, le projet met en relation les différentes entités du bourg au sein d'un réseau.

En milieu périurbain, la voiture est omniprésente. L'objectif des projets de divisions-construction vise à une **meilleure intégration de l'automobile** dans le paysage urbain. Cela passe par le regroupement des stationnements pour libérer les voies, et la création d'espaces de rencontre. Pour optimiser le foncier qui est une denrée précieuse, la **mutualisation des chemins d'accès** est nécessaire. La hiérarchisation des voiries est un moyen pour mieux intégrer la voiture mais aussi pour favoriser l'utilisation des modes doux. La création de **continuité piétonne, la liaison des cheminements piétons/vélos avec les arrêts de transports en commun** et la mise en place de **cheminements lisibles et adaptés** peuvent inciter à la marche à pied et au vélo pour les petits trajets.

Ainsi, ce projet est structuré autour d'un cheminement piéton qui traverse l'îlot (carte 22). Cette voie relie des poches de stationnement mutualisées en bordure du secteur. La voiture ne



Carte 25 : Plan d'aménagement - Réalisation Groupe Atelier

peut entrer à l'intérieur de l'îlot et reste en périphérie afin de limiter nuisances sonores, encombrement de voirie et pour privilégier les modes doux. Le cheminement, dans un matériau limitant l'imperméabilisation des sols (annexe 2), est accompagné sur toute la distance d'une noue permettant de recueillir les eaux de pluies (figure 10), qui sont ensuite dirigé au nord vers l'Acheneau. Cela renforce l'aspect paysager de ce cœur d'îlot.

Comme il a été dit précédemment, l'élément principal de ce quartier est le carré de vignes. Elles sont préservées afin que les constructions puissent prendre place autour (figure 11). Le long du cheminement, quelques parcelles ne sont pas construites afin d'y planter des rangs de vignes. Cela crée des respirations dans la trame urbaine et donne une identité à ce quartier.

La qualité des espaces publics est indispensable, d'autant plus que la taille des parcelles est réduite. Ces espaces publics partagés sont des **lieux fédérateurs pour les habitants**. Il peut

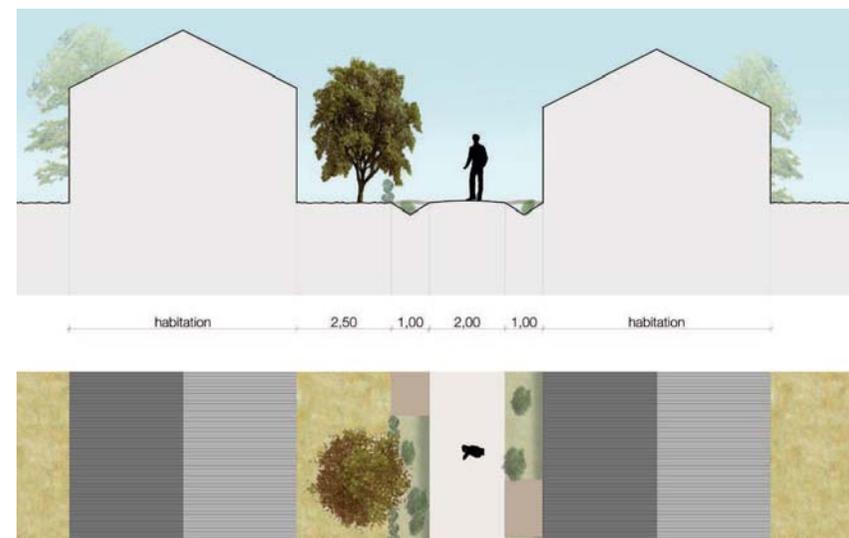


Figure 10 : Coupe profil de voirie - Réalisation Groupe Atelier

s'agir de lieu de rencontre, d'échanges mais aussi de festivités ou de loisirs. Ces espaces publics sont donc des **vecteurs de vivre ensemble**.

La qualité du projet relève également de la **mise en en valeur des spécificités du site**. Il s'agit alors de créer un **point d'accroche** qui contribuera à l'**identité du projet**. Donner un caractère particulier au projet est important, cela permet de le différencier du reste. En effet le développement de la forme pavillonnaire depuis une trentaine d'année pose la question de l'image des villes périurbaine, cette forme urbaine amène à une certaine uniformisation des espaces urbains et donc a une certaine perte d'identité. La création de point d'accroche passe également par un **aménagement public simple** qui mettra en valeur l'élément central du projet. Cette simplicité de traitement permet également une appropriation aisée et diverses des lieux et un entretien facile.

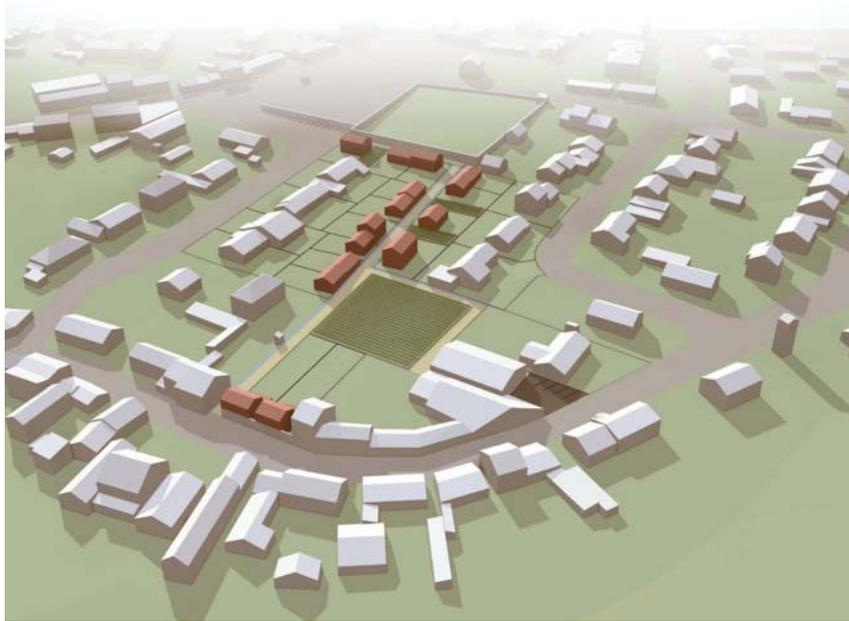


Figure 11 : Les vignes au coeur du projet - Réalisation Groupe Atelier

Les parcelles créées par l'AFUA sont majoritairement de petite taille (carte 23), afin de les réserver à des personnes dont les moyens ne seraient pas en adéquation avec les surfaces de parcelles actuelles. Une certaine mixité sociale peut être trouvée par ce biais. La forme des parcelles, moins larges que longues, renvoie aux parcelles historiques, en bandes, que l'on peut retrouver au nord de la rue de Briord. Les petites parcelles permettent également d'être à proximité des services, commerces et infrastructures car elles se trouvent généralement dans les secteurs plus denses et déjà urbanisés. Si les parcelles proposées pourraient être plutôt de petites tailles, nous resterions néanmoins vigilants à ce que leur coût de sortie permette une revalorisation de leur bien foncier pour les vendeurs.

Les constructions voient leur façade s'implanter entre l'alignement et 3m de la voirie, afin de créer un front bâti urbain. L'absence de voitures permet de rendre cette implantation sans gêne pour les habitants. Sur la rue de Briord, la présence d'un mur de pierres existant peut être le support de formes architecturales intéressantes (figure 12) alliant patrimoine et contemporanéité. On retrouve ici les règles d'implantation de la façade ainsi que la bande de constructibilité limitée à 15m de la voirie. Les toitures, parallèles à la voirie, renvoient aux habitations historiques du village, affirmées par l'architecture simple des constructions (figure 13). Les vis-à-vis sont limités au maximum entre les habitations préexistantes et les nouvelles constructions, ou entre ces dernières entre elles.



Figure 12 : L'intégration d'une architecture contemporaine - Réalisation Groupe Atelier

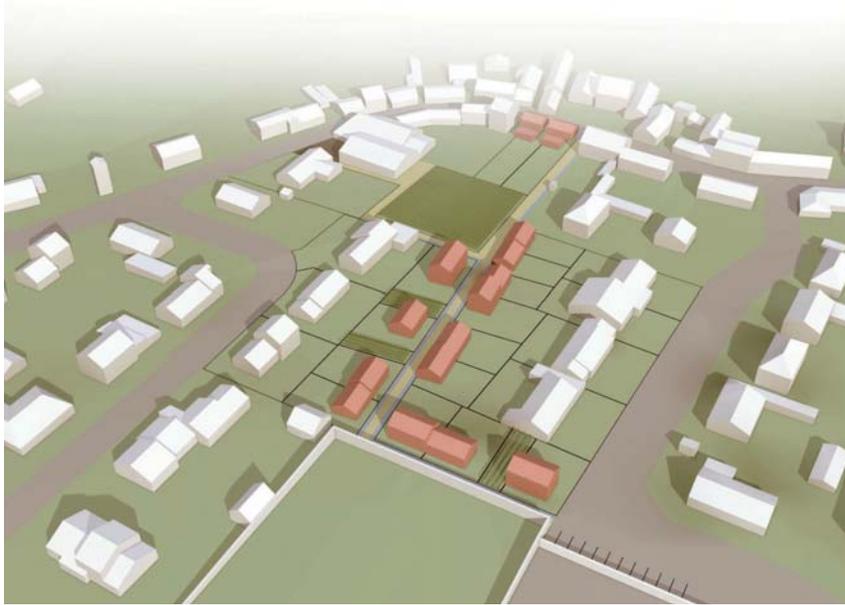


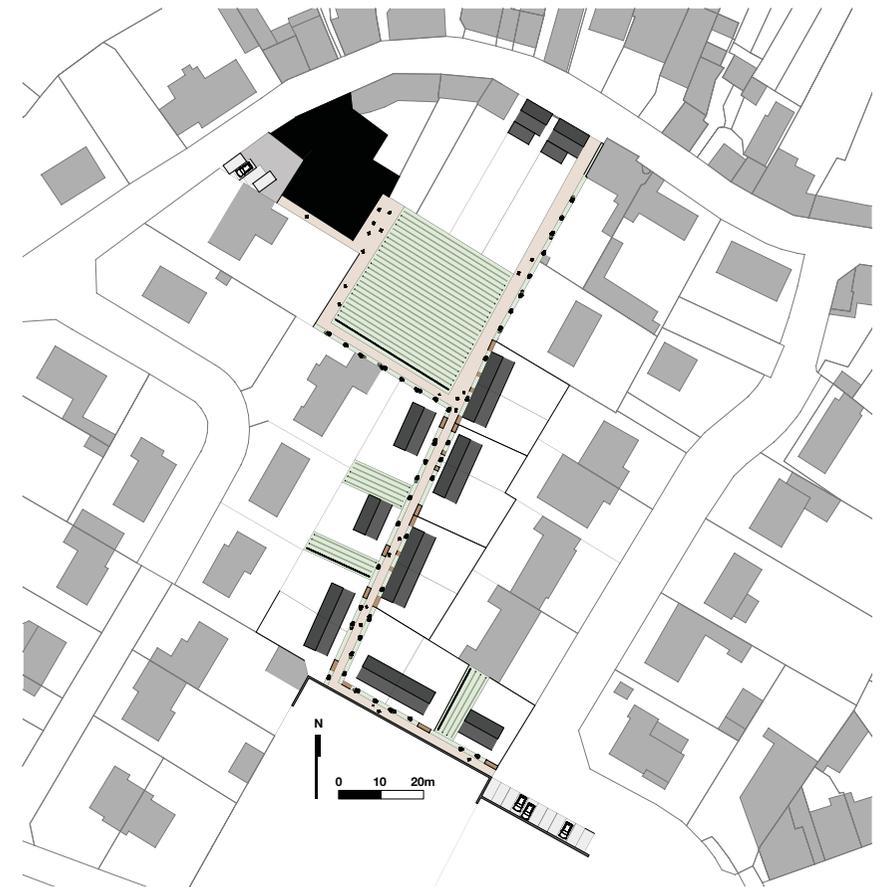
Figure 13 : Densification en coeur d'îlot - Réalisation Groupe Atelier

Au nord, l'ancien garage désaffecté peut être le lieu d'un projet plus particulier. L'ossature du bâtiment peut être conservée pour accueillir une activité de loisir à l'usage des habitants du quartier, comme un skate parc pour les jeunes. Cela peut être associé avec un lieu culturel permettant d'exposer, de diffuser ou de rencontrer des personnes avec des structures de gradins par exemple. L'enjeu ici est de conserver un bâtiment dont la massivité fait partie intégrante de la rue, et de lui offrir une seconde vie au sein de ce quartier. Cet élément est bien sûr relié aux cheminements créés et s'intègre dans le réseau d'équipements de la commune.

Le projet peut permettre de créer 15 logements, ce qui amène la densité du secteur à 30 logements à l'hectare. Si l'on se base

sur le nombre moyen de personnes par logement à Port-Saint-Père et que l'évolution de l'îlot se passe comme dans notre scénario, on peut estimer que le secteur pourra accueillir entre 38 et 44 habitants supplémentaires

A présent que nous avons détaillé notre projet pour le secteur A, passons à l'étude du secteur B.



Carte 26: Plan masse possible - Réalisation Groupe Atelier

2. Un îlot représentatif des enjeux de la division-construction

a. Analyse et concept

Le second secteur, au sud du centre-bourg, se situe à l'embranchement des rues de la Raterie et de la Grenouillère. Nous sommes ici à proximité de l'école primaire, des services et commerces de la rue de Pornic, et des équipements de loisirs proches de l'Acheneau. Il s'agit d'un secteur se trouvant au cœur d'un réseau d'équipement.



Carte 27 : Un tissu résidentiel densifiable - Réalisation Groupe Atelier

L'environnement est majoritairement pavillonnaire, entre 1 niveau + combles et 2 niveaux + combles (carte 24). Les habitations s'implantent en retrait par rapport à la voirie. Si on peut noter quelques maisons accolées, cela tranche avec la rue de Pornic au nord ou encore la façade ouest de la rue de la Raterie, où nous sommes en présence d'un front bâti continu. Le bâti n'a pas de réelle unité, nous sommes face à des habitations disparates au centre de leurs parcelles.

Nous sommes dans un secteur peu dense, tant dans le nombre d'habitations que dans le ressenti de l'espace. Le cœur d'îlot n'est pas construit, laissant place à des plantations éparses, à quelques arbres et arbustes, ainsi que des potagers (photo 25). Ce dernier élément constitue le seul relativement remarquable. Les haies de thuyas ou en béton n'apportent aucun aspect paysager à ce lieu.



Photo 25 : Des parcelles sans grande qualité - Groupe Atelier le 26.02.14



Carte 28 : Un secteur sans réel dénivelé - Réalisation Groupe Atelier

Du point de vue topographique, ce terrain est relativement plat, malgré le fait qu'il soit légèrement surélevé par rapport à la rue de la Grenouillère. Cela est particulièrement visible au droit des dents creuses qui n'ont pas été aménagées, à cet endroit nous pouvons noter un grand talus (carte 25) tandis que le reste de la parcelle se déroule en pente très douce. Dans les parcelles adjacentes, les habitations sont parfois semi-enterrées, profitant du relief relatif pour y implanter garage ou pièces supplémentaires.

Malgré la distance entre les bâtiments, à l'instar du premier secteur, ce lieu est complètement hermétique, ne permettant

aucun passage de l'est vers l'ouest. Cela est particulièrement visible lorsque l'on se promène à pied. La distance à effectuer entre l'école et le stade par exemple est importante malgré leur proximité physique.

Si nous sommes dans un secteur comprenant un nombre similaire de propriétaires par rapport au premier secteur, 21 (carte 26), les parcelles pouvant accueillir de nouvelles constructions sont moins nombreuses. On imagine très bien ici des divisions en drapeau se faire comme le montre la figure X. De plus, plusieurs parcelles sur ce secteur sont vierges et présentent un risque quant à une urbanisation privée et non maîtrisable.



Carte 29 : Un nombre de propriétaires limité - Réalisation Groupe Atelier

Un îlot perméable

Ainsi il s'agit d'un secteur pavillonnaire, relativement commun et semblable à d'autres, disposant d'un potentiel d'urbanisation du fait des parcelles de grande taille et peu denses, et de sa proximité au centre qui en font un lieu privilégié. La présence de parcelles libres sont de plus un avantage à la réalisation de ce projet.

Le concept de ce secteur de projet est de créer un lieu traversant et traversé, permettant de relier différents points clés du bourg à travers un cheminement doux, comme l'école, les commerces, le stade. Ce projet permettrait une réelle perméabilité et un cheminement alternatif aux voiries passantes. Partant d'un accès aux cœurs d'îlots, le but du projet est de pouvoir réaliser une traversée. La nouvelle trame envisagée favoriserait la mutabilité du secteur, ce qui va dans le sens d'une densification pavillonnaire, et ouvrirait cet espace à la fois aux résidents mais aussi à l'ensemble des habitants. Privilégier une traversée piétonne plutôt qu'une voirie en impasse permettrait d'offrir une réelle urbanité à ce lieu.

b. Orientation d'aménagement et de programmation

Favoriser les traversées

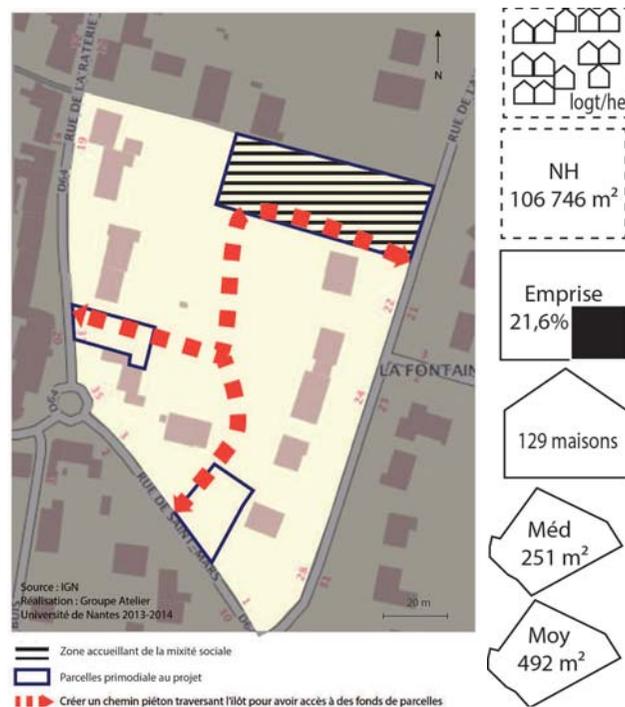
Cet îlot (carte 27) se trouve entre le centre bourg de la commune et l'espace de loisirs (Acheneau, terrain de foot, aire de jeux ...). Aujourd'hui il est **impénétrable**. Créer des liaisons dans ce secteur permettra de relier deux secteurs stratégiques. Les cheminements créés n'auront **pas vocation à accueillir du flux automobile**, ils seront réservés aux riverains de l'îlot et aux flux piétonniers. Pourra être envisagé à cet endroit un espace de partage où cohabitent les piétons, les automobilistes riverains et les cyclistes.

Economiser le foncier

Les cheminements créés donneront de **nouvelles opportunités de densification** en cœur d'îlot. Afin de rationaliser au maximum l'utilisation du foncier la construction ne devra pas se faire à plus de 3 mètres de la voirie. La rationalisation du foncier passera également par une **mutualisation des accès automobiles et des parkings**.

Trois parcelles primordiales dans le projet

Afin que le projet puisse prendre forme, il y a 3 parcelles qui sont primordiales. La dent-creuse où il y aura une servitude de mixité sociale et deux autres parcelles faisaient la liaison entre la rue et le cœur de l'îlot. Ces deux autres parcelles seront gelées dans le règlement.



Carte 30 : Orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur B - Réalisation
Groupe Atelier

Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le secteur

2. Surface du secteur

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le secteur

5. Taille médiane des parcelles sur le secteur

6. Taille moyenne des parcelles sur le secteur

c. Méthodologie de projet

Première étape

La première étape s'intéresserait au terrain en dent creuse. En effet, c'est une parcelle stratégique de par son caractère non-bâti, qui permet d'avoir une véritable surface de projet, mais aussi parce que cette parcelle permet de desservir le cœur d'îlot comme espace potentiel de projet.

Procédure privilégiée

Procédure

Geler la dent creuse grâce à la procédure de mise en emplacement réservé est possible. Cette opération a d'abord pour objet de répondre à l'urgence, c'est-à-dire d'empêcher toute construction sur la dent creuse qui interdirait l'accès aux fonds de parcelle environnants.

Parmi les dispositions prévues par la procédure d'emplacement réservé, il est prévu d'y instaurer une servitude de mixité sociale, afin de garantir ensuite la constructibilité de la dent creuse en suivant des objectifs de mixité sociale.

Financement

La mise en emplacement réservé d'un terrain nécessite le rachat de celui-ci par la commune. Cependant, elle peut céder le terrain mis en emplacement réservé à un autre bénéficiaire.

L'office public de l'habitat Habitat 44 intervient sur l'ensemble du département de Loire-Atlantique. Il pourrait être mis à sa charge l'acquisition du terrain, sa viabilisation (création d'une voie de desserte) et sa construction. Notons cependant qu'un bailleur social ne pourrait être intéressé qu'à la condition de pouvoir réaliser au minimum quatre ou cinq logements par souci de rentabilité économique.

Alternative A

Procédure

Il est aussi possible de geler le terrain en dent creuse en en faisant un secteur d'attente. Cette procédure ne nécessite pas de motivation et fait du terrain une réserve pour un futur projet d'aménagement.

Financement

Cette procédure ne nécessite pas de mobiliser des financements. Elle se justifie donc si aucun bailleur social n'est intéressé pour acquérir ce terrain et si la commune ne dispose pas de financements pour y porter un projet d'aménagement.

Alternative B

Procédure

La dation serait une procédure utilisée pour viabiliser le terrain, et notamment pour aménager une voie desservant le cœur d'îlot, et créer différents lots, en échange d'une cession du terrain au profit de la collectivité ou d'un promoteur privé par le propriétaire.

Financement

Le financement de travaux d'aménagements serait moins coûteux pour la commune que le rachat du terrain. Cette procédure est de même avantageuse pour le propriétaire privé qui obtient une véritable plus-value sur son terrain. En revanche, si la commune n'est pas en mesure d'assurer les travaux de viabilisation du terrain, elle devrait faire appel à un promoteur privé en restant vigilante sur la qualité architecturale produite.

Deuxième étape

La maîtrise foncière de la dent creuse conditionne la poursuite du projet qui s'attacherait ensuite à l'accès en cœur d'îlot afin de déboucher sur une véritable perméabilité.

Procédure privilégiée

Procédure

La dation pourrait servir pour désenclaver le cœur d'îlot en pro-

posant aux propriétaires de céder une partie de leur terrain en contrepartie de la réalisation d'une desserte en voirie et réseaux divers de ceux-ci.

Financement

Dans l'hypothèse où la commune réaliserait elle-même les travaux, elle devrait supporter leur charge financière. Si cela lui est difficile, elle pourrait faire appel à un promoteur privé.

Alternative

Procédure

La mise en emplacement réservé de terrains nécessaires à la mise en place d'une desserte routière ainsi que de places de stationnement est envisageable. Ces terrains ne concerneraient que des parties de parcelles privées afin de minimiser les coûts de rachat du foncier pour la collectivité. Et cela ne s'appliquerait qu'aux terrains de propriétaires faisant de la rétention foncière et qui refuseraient la dation.

La mise en emplacement réservé des nouvelles dessertes permettrait aux propriétaires de les inciter à céder leur parcelle en respectant les plans de l'emplacement réservé plutôt que créer une servitude de passage individuelle qui passe entre le fond de parcelle et la voirie existante actuellement.

Financement

La taxe d'aménagement pourrait éventuellement être majorée, du moins dans le bourg, afin de financer le rachat de terrains indispensables à la réalisation d'une nouvelle desserte. Néanmoins, cette solution semble plus coûteuse que le recours à la dation.

Troisième étape

La construction en fond de parcelle se ferait principalement par à-coups, en laissant l'initiative aux propriétaires.

Procédure privilégiée

Procédure

Dans l'hypothèse d'une dation exercée par la commune, celle-ci pourrait solliciter un architecte-conseil du CAUE.

Dans l'hypothèse d'une mise en emplacement réservé de terrains, lorsqu'un propriétaire choisit de céder une partie de son terrain et qu'un acquéreur se présente, un architecte-conseil du CAUE pourrait être dépêché par les nouveaux arrivants. Il faudrait donc que lors de l'instruction de la demande d'autorisation du sol, la collectivité sensibilise l'acheteur.

Le professionnel du CAUE ferait la médiation entre anciens et nouveaux propriétaires et il aurait pour objectif d'assurer l'insertion harmonieuse de la nouvelle construction dans l'existant. En cela, il devra se montrer particulièrement vigilant envers les vis-à-vis.

Néanmoins, la proposition de recours à ce professionnel auprès des propriétaires n'est que purement incitative.

Financement

L'assistance d'un architecte-conseil du CAUE est gratuite. Toutefois, les acquéreurs privés peuvent, à leurs frais, engager un autre architecte.

Alternative

Procédure

La simple application du règlement du PLU encadre la forme urbaine générée par les nouvelles constructions. Néanmoins, en zone dense, cette proposition paraît moins pertinente car elle permet difficilement d'encadrer les vis-à-vis. Et des prescriptions architecturales et urbanistiques non discutées pourraient compliquer l'acquisition de ces terrains.

Financement

Cette procédure ne nécessite pas de mobiliser des financements.

d. Projet

Il peut être intéressant d'imaginer ce que peut devenir ce secteur, en nous penchant sur sa transformation au cours du temps. A travers un scénario retraçant les étapes de cette urbanisation, nous nous pencherons sur l'évolution du tissu, le quartier qui pourrait en découler et les éléments pouvant l'intégrer au cœur des constructions existantes.

Devant l'importance des enjeux de division parcellaire sur ce secteur, la commune décide de lancer un projet sur ce secteur, comme vu précédemment, et achète les parties de parcelles non construites, afin de pouvoir mettre en place la voirie. Les achats des fonds de parcelles sont faits dans la continuité pour les mêmes raisons. A ce niveau, les terrains sont toujours vierges de tout aménagement, semblables à ce qu'ils sont aujourd'hui (figure 14).



Figure 14 : Etat initial - Réalisation Groupe Atelier

Les aménagements commencent (figure 15). Une voirie est créée, et avec elle les réseaux sont amenés avec la possibilité prévue pour d'éventuels constructeurs de s'y raccorder. Cela évite de devoir refaire les réseaux à chaque division parcellaire. La voirie est partagée entre voitures et piétons et le revêtement de sol en pavés permet d'en limiter la vitesse. Elle permet le croisement à certains endroits mais n'est pas assez large pour que deux véhicules puissent se croiser partout. Elle est accompagnée d'une noue végétalisée qui recueille ses eaux de pluies et permet leur meilleure infiltration. Sur l'une des parcelles, un premier espace de stationnement mutualisé est mis en place.



Figure 15 : Etape 1 - Réalisation Groupe Atelier

Viennent ensuite les premières constructions (figure 16). Sur la parcelle principale acquise par la commune, le projet de plusieurs logements sociaux se met en place. L'architecture simple est en rapport avec les maisons vernaculaires du centre-ville, avec des toitures parallèles à la nouvelle voirie. Le bâtiment ne dépasse pas les 2 niveaux + combles. Ces logements disposent de leur propre stationnement au sein de la parcelle, dans un revêtement permettant l'infiltration des eaux de pluies (annexe 2). La dernière parcelle acquise par la commune, au sud de l'îlot, à proximité de la jonction des rues existantes, est mise en vente par la commune pour qu'elle soit construite. Ici vient s'implanter une petite maison particulière. Au cœur du secteur, un premier propriétaire décide de diviser son terrain et vend la partie donnant accès sur la nouvelle voirie.



Figure 16 : Etape 2 - Réalisation Groupe Atelier

De nouvelles divisions parcellaires ont pris place (figure 17), un front bâti commence à se créer sur la voirie. Contraintes dans leur positionnement, les nouvelles constructions mettent une certaine distance entre elles et les maisons préexistantes, limitant ainsi les vis-à-vis. Leur proximité avec la voirie ne pose pas de problème du fait du peu de passage. En effet, la ruelle est principalement réservée à l'accès des résidents. Certains propriétaires décident de diviser leur terrain en créant plusieurs nouvelles parcelles dans un souci économique. Les parcelles créées sont ainsi de tailles différentes, et les acheteurs peuvent investir dans un terrain qui correspond à leur besoin. Les habitations sont quant à elles de hauteurs et tailles différentes, suivant les attentes des nouveaux habitants.



Figure 17 : Etape 3 - Réalisation Groupe Atelier

Des terrains se sont divisés, de nouvelles habitations se sont construites (figure 18). Dans la rue, du fait du peu de passage de véhicules et de leur faible vitesse, les enfants jouent, font du vélo. Parfois une classe traverse le quartier et profite de ce passage apaisé pour rejoindre le stade près de l'Acheneau. Le secteur commence à ressembler à un vrai quartier avec une rue délimitée par deux façades proches de la voirie. Certaines constructions sont à l'alignement, tandis que d'autres disposent d'un retrait qui permet l'installation d'un petit espace approprié par les habitants, entre jardin d'avant, potager ou petite terrasse.



Figure 18 : Etape 4 - Réalisation Groupe Atelier

Les derniers terrains se sont divisés (figure 19), urbanisant les derniers espaces du secteur. Les habitations, aux architectures différentes répondent tout de même aux règlements du PLU et respectent des formes simples, à l'instar des constructions existantes. Les parcelles sont séparées la plupart du temps par des haies d'arbustes d'essences locales afin de contribuer à la biodiversité. Ces haies ne sont pas totalement opaques comme pourraient l'être des thuyas mais préservent l'intimité des résidents.

Le projet peut permettre de créer 17 logements, ce qui amène la densité du secteur à 30 logements à l'hectare. Si l'on se base sur le nombre moyen de personnes par logement à Port-Saint-Père et que l'évolution de l'îlot se passe comme dans notre scénario, on peut estimer que le secteur pourra accueillir entre 42 et 50 habitants supplémentaires.



Figure 19 : Etape 5 - Réalisation Groupe Atelier

Si le quartier ne semble plus pouvoir recevoir de nouvelles constructions (carte 28) sans que cela nuise au voisinage de chacun, l'implantation des nouvelles habitations laisse assez d'espace pour envisager au besoin une nouvelle densification, avec peut-être une autre forme. Ainsi, ces constructions ne figent pas l'urbanisation de ce secteur qui conserve un potentiel de mutabilité dans le cas où les enjeux de la commune évolueraient.

Suite à la présentation d'un projet s'appuyant essentiellement sur l'initiative privée, passons au dernier secteur qui se base plus sur l'initiative publique.



Figure 20 : Coupe profil de voirie - Réalisation Groupe Atelier



Carte 31: Plan d'aménagement et plan masse possible - Réalisation Groupe Atelier

II_Des projets à l'échelle de l'îlot pour une division-construction de qualité ?

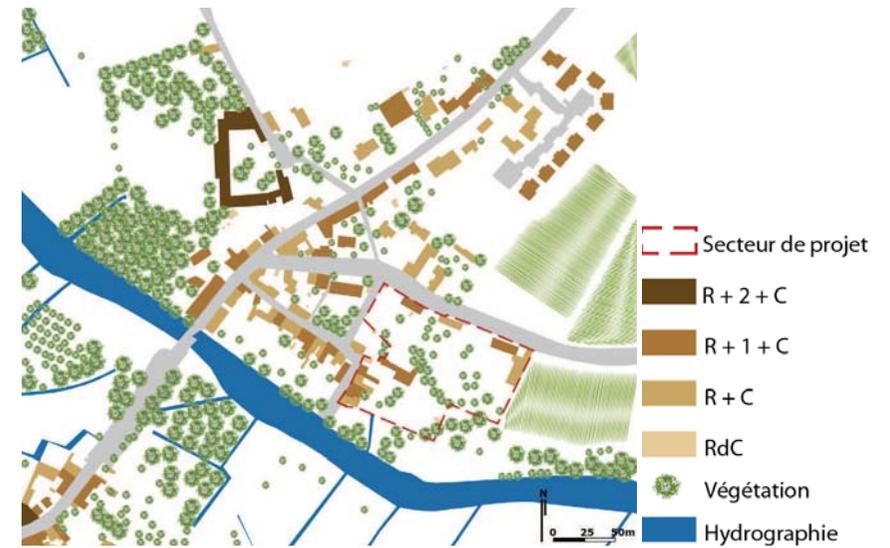
3. Un environnement remarquable

a. Analyse et concept

Le dernier secteur est situé au nord de l'Acheneau, relié au reste du centre-bourg par le pont métallique. Il se développe au sud de la rue du Petit Château. A l'entrée du bourg depuis Saint-Léger-les-Vignes, il prend place sur les bords de l'Acheneau.

L'environnement de ce secteur est très différencié. On trouve au nord le château de La Tour, tandis que sur la rue de Brains prend place le hameau des Granges à l'architecture pavillonnaire. A ces éléments s'ajoutent les maisons particulières qui s'installent en limite de voirie, le long de ces rues, formant un hameau cohérent ne dépassant pas les 2 niveaux + combles. Le périmètre du secteur en lui-même renferme quelques constructions le long de la rue du Petit Château ainsi que des maisons descendant vers la rivière. Un hangar agricole prend place au centre du groupe de parcelles.

Ces bâtiments sont au cœur d'un espace où le paysage à une place forte, avec de grands espaces boisés, et la présence de vignes à proximité (carte 29). L'élément le plus fort est certainement la présence de l'Acheneau, visible depuis le périmètre de projet. L'ensemble de ce territoire se tourne vers la rivière. Ce hameau a ainsi un visage villageois, entouré de verdure et avec certaines perspectives vers des éléments paysagers forts, qu'ils soient naturels (photo 26) ou bâtis, à l'instar du château de Briord.



Carte 32 : Un visage villageois - Réalisation Groupe Atelier



Photo 26 : Un aspect paysager indéniable - Groupe Atelier le 26.02.14

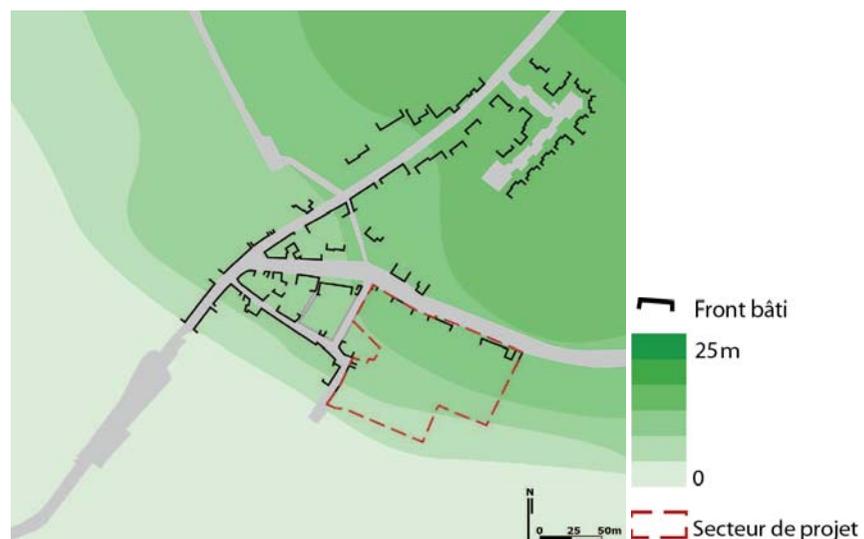
Le relief du secteur se développe en descendant vers l'acheneau au sud (carte 30). La pente est relativement forte et peut être parfois accidentée, avec la présence de masse rocheuse formant des parois en limite du secteur de projet. Cette déclivité est propice à offrir de nombreux points de vue sur la rivière, quel que soit l'endroit où nous nous trouvons.

La partie ancienne du hameau, avec ses habitations à l'alignement, recèle un grand nombre de petits cheminements entre des murs hauts (photo 27). Les rues sont peu larges, créant ainsi une réelle ambiance de village rural. Cela contraste avec les rues passantes alentours ou encore avec la nouvelle voirie des Granges relativement large, et où les habitations s'implantent en retrait.

Ici, nous sommes face à un nombre de propriétaires assez faible, 7 (figure X). Ces grandes unités foncières sont un avantage relatif dans l'optique d'un projet d'ensemble à cet endroit, cela



Photo 27 : Des cheminements entre les murs - Groupe Atelier le 26.02.14



Carte 33 : Un secteur au dénivelé important - Réalisation Groupe Atelier



Carte 34 : Des grandes propriétés, en petit nombre - Réalisation Groupe Atelier

II_Des projets à l'échelle de l'îlot pour une division-contruction de qualité ?

Correspondance des symboles

1. Nombre de logements à l'hectare dans le secteur

2. Surface du secteur

3. Pourcentage de l'emprise au sol du bâti

4. Nombre de maisons dans le secteur

5. Taille médiane des parcelles sur le secteur

6. Taille moyenne des parcelles sur le secteur

peut faciliter l'acquisition des parties de parcelles nécessaires au projet du fait du nombre moins important de propriétaires.

Un environnement remarquable

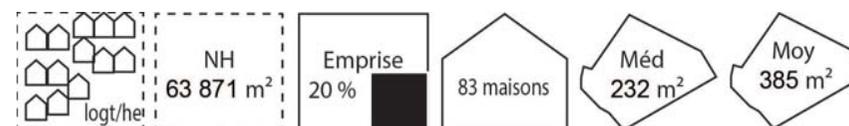
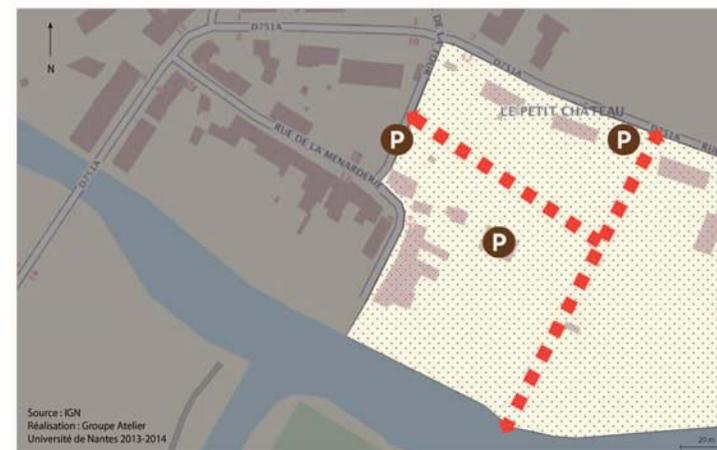
Dans ce secteur à l'aspect paysager prépondérant, l'idée principale est de créer une extension au hameau existent en en reprenant les éléments constitutifs comme les petits cheminements. La présence de l'Acheneau est à mettre en avant afin d'offrir à tous une vue vers la rivière.

Ainsi, valoriser la proximité de l'Acheneau par la gestion des accès constitue une priorité du projet et une mesure permettant d'encourager l'acceptabilité sociale du projet grâce à des aménagements qui seront ouverts à tous avec un accès à un petit port de plaisance et un petit square public. Ces derniers visent ainsi à mieux faire accepter la réduction des jardins individuels. Par ailleurs, préserver les perspectives visuelles sur la rivière grâce à des constructions basses nous semble primordial dans une optique de préservation de la qualité de vie. Suivant la même logique, nous proposerons une disposition des habitations qui évite les vis-à-vis.

b. Orientation d'aménagement et de programmation

Densifier sans dénaturer

Ce secteur présente de forts atouts qui sont sa vue sur l'Acheneau, sa topographie en pente et son environnement de manière générale. Ces points positifs doivent faire l'objet d'une attention particulière. Tout projet devra donc **ne pas entacher la visibilité des autres habitants sur l'Acheneau**. Pour se faire il sera bon de ne pas construire en hauteur. Il sera intéressant de prendre exemple sur le tissu urbain alentour relativement bas et peu large. Ce type de parcelle et de maisons semble être un bon compromis de densification. Les **parcelles**



Carte 35 : Orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur C - Réalisation Groupe Atelier

en lanière avec des maisons mitoyennes sont à privilégier dans la limite du possible.

Créer des espaces publics collectifs

Dans cette partie du centre-ville plane une atmosphère de petit port de plaisance. La création d'espaces publics collectifs permettra à l'ensemble de la population de profiter de cette atmosphère mais aussi de créer plus de convivialité et de partage.

c. Méthodologie de projet

Première étape

Elle concerne l'acquisition des terrains compris dans le secteur défini afin de pouvoir y mener un véritable projet d'aménagement d'initiative publique qui soit global et cohérent.

Procédure privilégiée

Procédure

L'EPFL tente de racheter les terrains à l'amiable. L'acquisition se doit d'être rapide au vu des capacités de portage financier limitées dans le temps de l'EPFL (pas plus de cinq années). L'exercice du droit de préemption est possible mais devrait rester marginal au vu de la précédente remarque. En revanche, le recours à l'expropriation ne s'impose pas car bien qu'à l'initiative de l'EPFL, il risquerait d'exposer politiquement les élus locaux.

Les premières acquisitions de terrains devraient concerner les parcelles essentielles au projet (carte 33).

Financement

L'EPFL acquiert les terrains pour la commune.

Alternative A

Procédure

Un rachat des terrains au coup par coup à l'amiable ou par voie de préemption est alors possible. Si le rachat de terrains par ces procédures est réalisable, la commune peut s'y exercer et éventuellement confier une partie du rachat à Habitat 44.

Hiérarchiser les parcelles permet de mieux planifier l'évolution du projet dans le temps afin d'échelonner les coûts financiers dans le temps.

Financement

Le rachat des terrains par la commune s'effectue en fonction de



Carte 36 : Les parcelles essentielles au projet - Réalisation Groupe Atelier
ses disponibilités financières, générées par la taxe d'aménagement notamment. En absence de financements mobilisables, la commune a la possibilité de laisser Habitat 44 racheter l'entièreté du périmètre, restreint ou non.

Alternative B

Procédure

Pour accéder au cœur d'ilot, il serait possible de recourir au mécanisme de la dation, exercé soit par la commune, soit par un promoteur privé. Les ambitions quant à la création d'espaces publics pourraient alors se restreindre.

Financement

La dation serait opérée par la commune si elle en a les capacités financières.

Deuxième étape

Une fois les terrains acquis, l'idéal serait que l'opération d'aménagement relève de l'initiative publique.

Procédure privilégiée

Procédure

Dans l'hypothèse d'un rachat des terrains par l'agence foncière de Loire-Atlantique, l'aménagement devrait aller dans le sens du renouvellement urbain et de mixité sociale.

La commune se porterait alors maître d'ouvrage et délèguerait l'aménagement à une SEM qui pourrait remplir ces objectifs. Faire appel à Habitat 44 pour la viabilisation et la commercialisation des lots est donc une option envisageable.

Par ailleurs, la commune, maître d'ouvrage, peut déléguer l'aménagement du secteur de projet à un promoteur privé, l'opération irait alors plutôt dans le sens du renouvellement urbain et donc d'une densification du secteur. En revanche, il devient plus difficile d'atténuer l'impact sur le cadre de vie des nouvelles constructions. Il s'agirait ici d'un lotissement communal.

Financement

Le statut de maître d'ouvrage de la commune doit pouvoir être assumé par ses capacités financières.

Alternative A

Procédure

En possession des terrains, la commune peut avoir recours au permis de construire groupé. Ce mode opératoire paraît plus avantageux que le lotissement car il est possible de ne faire appel qu'à un seul opérateur (un constructeur qui divisera ensuite les lots), réduisant en cela les coûts de l'opération, et de mieux veiller à l'aspect architectural des constructions, dans

un secteur aussi sensible, avec des perspectives visuelles sur l'Acheneau.

Financement

Cette procédure ne devrait pas nécessiter de financements particuliers de la part de la commune.

Alternative B

Procédure

Dans l'hypothèse d'une dation à l'initiative communale, la qualité des constructions serait surveillée par un architecte-conseil du CAUE. Sinon, elle serait encadrée par le règlement du PLU.

Financement

Le recours à un architecte-conseil du CAUE est gratuit.

Alternative possible au projet

Procédure

Sans recourir à l'acquisition des terrains, la maîtrise d'ouvrage dépêcherait une équipe de maîtrise d'œuvre chargée de densifier l'existant. Le secteur de projet se réduirait alors aux parcelles de propriétaires volontaires. Les nouvelles maisons devraient s'insérer harmonieusement dans l'existant et la trame urbaine ne serait alors que peu retouchée.

Financement

La commune se positionne en tant que maître d'ouvrage et assure le financement de l'équipe de maîtrise d'œuvre avec ses fonds propres.

d. *Projet*

Le dernier projet (carte 34) prend place dans la pente qui descend

vers l'Acheneau, et c'est vers cet élément fort du paysage que se tourne tout le projet. L'idée de créer un quartier tourné vers la rivière se traduit par un certain nombre d'éléments.



Carte 37 : Plan masse possible - Réalisation Groupe Atelier

Tout d'abord les déplacements. En mutualisant les stationnements dans quelques lieux en périphérie, les cheminements s'insinuant au cœur du projet se trouvent être exclusivement piétons, afin de préserver le calme et l'aspect villageois du quartier (figure 21). Les stationnements sont situés sous des pergolas, éléments que l'on retrouvera tout au long du projet et qui accueillent également les locaux poubelles (annexe 2). Ainsi, ces espaces ne sont pas considérés comme des lieux délaissés où l'on relègue ce que l'on ne veut pas dans le quartier mais font l'objet d'un travail architectural comme le reste.

Ces cheminements forment un réseau afin de n'avoir aucune impasse et « puis la voie se rétrécit pour s'élargir à nouveau, introduisant de la variété dans le mouvement », à l'image de ce que décrit Gustavo Giovannoni³⁶. Au centre un petit parc



Figure 21 : Un quartier à l'image d'un hameau - Réalisation Groupe Atelier



Figure 22 : Un quartier tourné vers l'Acheneau - Réalisation Groupe Atelier

renvoie à la taille moins importante des parcelles, en offrant un espace de public convivial où chacun peut venir, en relation avec un petit port à proximité (figure 22).

Ces cheminements sont en relation avec des noues paysagères (figure 23), semblables à celles des projets précédents, afin de gérer les eaux de pluies, en relation directe avec la rivière à proximité. Cet aspect du paysage est également renforcé par la présence de haies et d'arbres d'essences locales. En effet, l'utilisation d'essences végétales ou de matériaux locaux participe à la réussite du projet et à son intégration dans l'existant. D'un point de vue environnemental, il y a également des avantages, ces espaces et matériaux sont adaptés au climat et l'impact carbone est faible.

Les cheminements s'appuient sur le tracé des parcelles existantes dans un intérêt double, celui de garder la trace de l'histoire du foncier et celui de permettre de s'adapter plus facilement aux aléas du projet. En effet, certaines parcelles sont plus stratégiques que d'autres et demandent une acquisition obligatoire pour pouvoir lancer le projet. D'autres sont plus



Figure 23 : Coupe profil de voirie - Réalisation Groupe Atelier

annexes et peuvent être acquises dans un second temps. Au sein de ces parcelles, nous proposons un redécoupage.

Les parcelles créées sont de tailles assez diversifiées, permettant une certaine mixité sociale. Cependant nous restons sous les standards surfaciques de Port Saint Père. Cela peut se justifier pour plusieurs raisons. L'urbanisation des petites parcelles s'intègre dans la **logique de gestion économe de la ressource**, car aujourd'hui le foncier est une ressource qui ne doit être utilisée qu'à bon escient.

Ces petites parcelles répondent aux **besoins de différents types de familles** comme les personnes âgées, les jeunes actifs qui aiment avoir un jardin mais qui ont peu de temps pour s'en occuper ou peu de connaissances.

Plus spécifiquement, les petites parcelles en lanière sont un bon moyen pour améliorer le cadre de vie, car malgré leur étroitesse, elles confèrent aux habitants des « **vues lointaines** » surtout si elles se situent en bordure de cours d'eau ou d'espace agricole. C'est le cas ici avec plusieurs parcelles qui bénéficient d'un regard direct sur l'Acheneau (figure 24).

Les constructions sont le fait d'une seule et même opération, avec une architecture et des matériaux similaires (figure 25).

36_ L'urbanisme face aux villes anciennes, Ed du Seuil, 1998

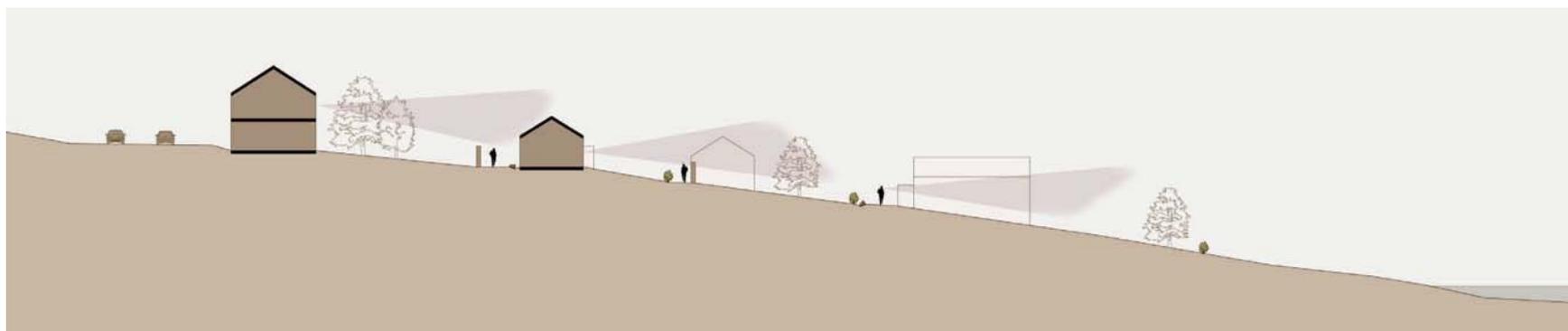


Figure 24 : Vue sur l'Acheneau depuis chaque parcelle - Réalisation Groupe Atelier



Figure 25 : Une opération architecturale d'ensemble - Réalisation Groupe Atelier

Les habitations se déclinent autour d'un plan de base commun, en travaillant sur des hauteurs et des niveaux différents. Elles s'implantent au maximum en limite de parcelle. La forme architecturale contemporaine renvoie à l'architecture vernaculaire locale.

L'orientation des habitations et de leurs jardins est primordiale sur différents points. La bonne configuration **réduit l'utilisation de chauffage mais aussi de lumière** et permet également d'avoir un logement agréable à n'importe quelle saison de l'année. Pour que l'habitat soit économe en chauffage, les volumes simples sont à privilégier car ils limitent les ponts thermiques.

La densification et plus particulièrement les maisons mitoyennes à étage sont une forme de logement très économe en foncier

et elles libèrent de l'espace au sol pour créer un jardinet. Ces formes urbaines participent à la **création d'une urbanité** (figure 26). Elles protègent du vent et également des déperditions de chaleur. D'un point de vue urbain, c'est une bonne solution pour créer des **zones d'intimité si elles sont couplées à un travail de végétalisation**.

La forme pavillonnaire avec la maison au centre de la parcelle, est un modèle qui fige le parcellaire, alors que la construction

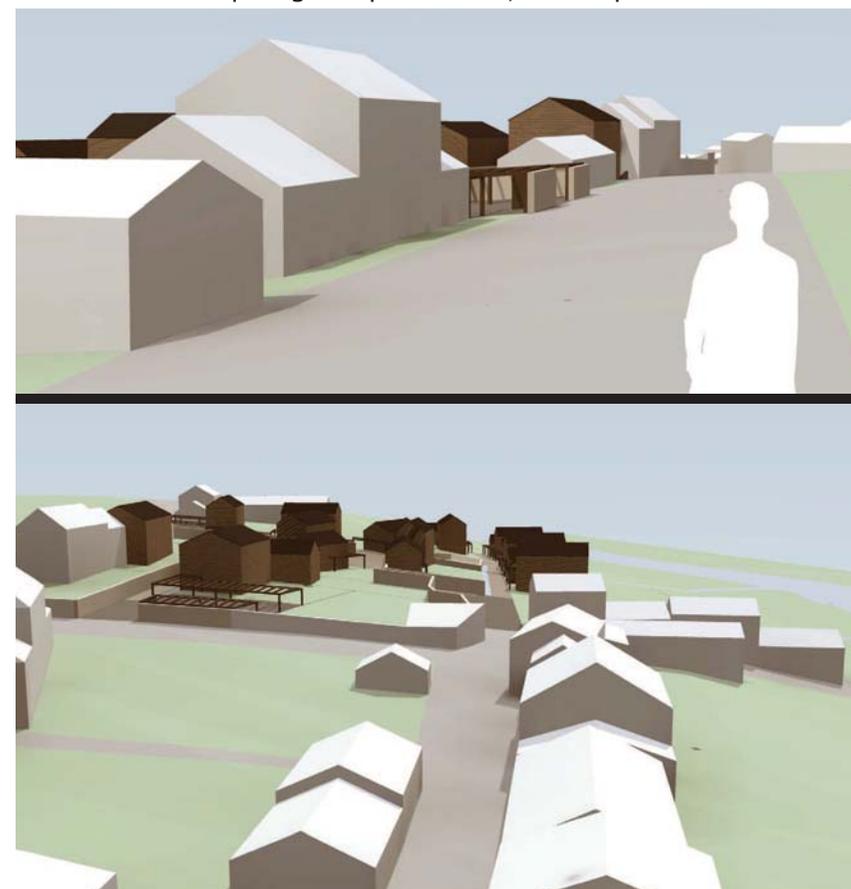


Figure 26 : Un projet dans la continuité du bâti existant - Réalisation Groupe Atelier

d'une maison sur les limites parcellaires est un **modèle plus évolutif** et permet donc aux générations futures d'agir sur le foncier.

Le caractère évolutif des parcelles mais également des habitations permet de **pouvoir adapter l'offre de logements aux besoins des différentes populations** (personnes âgées, personnes handicapées, couples, familles plus ou moins modestes) et donc de créer une mixité sociale et une mixité des formes urbaines.

Parallèlement à l'architecture des habitations, des éléments viennent créer une urbanité en limite de voirie, comme les murs de pierres similaires à ceux présents dans les rues alentours, ou encore les pergolas végétalisées qui permettent un retrait des bâtiments tout en conservant un lien aux voies d'accès (figure 27).



Figure 27 : L'urbanité par les murs et pergolas - Réalisation Groupe Atelier



Figure 28 : Vue d'ensemble du projet - Réalisation Groupe Atelier

Les constructions se déclinent en une offre diversifiée de logements, à savoir une vingtaine de maisons individuelles de tailles différentes, un bâtiment de logements collectifs sociaux à l'extrême ouest du projet, ainsi que la présence d'un local permettant l'installation de services, comme le cabinet d'un médecin, un espace de dépôt d'alimentation ou une petite entreprise. Cela permet d'avoir une certaine mixité fonctionnelle sur ce quartier et de subvenir à certains besoins des habitants. Les maisons individuelles peuvent également accueillir pour certaines un logement annexe à destination d'une personne âgée ou d'un jeune dans une volonté de mixité générationnelle. *Le projet peut permettre de créer 25 logements, ce qui amène la densité du secteur à 38 logements à l'hectare. Si l'on se base sur le nombre moyen de personnes par logement à Port-Saint-Père et que l'évolution de l'îlot se passe comme dans notre scénario, on peut estimer que le secteur pourra accueillir entre 62 et 70 habitants supplémentaires*

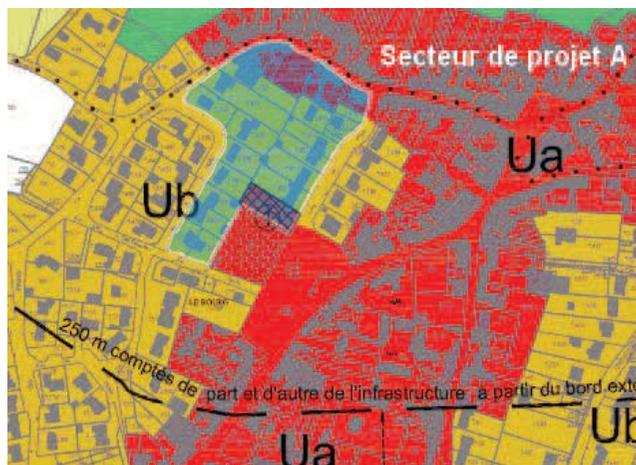
4. La maîtrise réglementaire de la division-construction

Pour permettre la réalisation de nos 3 secteurs de projet (A, B et C), il conviendra de **modifier la réglementation en vigueur**. La modification concernera la zone **Ua** et **Ub**, c'est-à-dire les zones concernées par nos projets.

Selon les termes du règlement, la zone Ua désigne une « zone déjà urbanisée, à caractère central d'habitat, de commerces, de services et d'activités urbaines où les constructions sont généralement édifiées en ordre continu. »

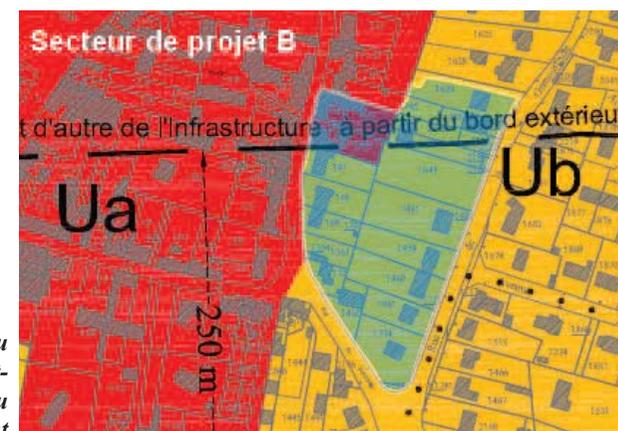
La zone Ub, quant à elle, est une zone « à dominante d'habitat, dans laquelle les constructions sont déjà implantées. Les installations à caractère de services, d'activités urbaines et d'équipements collectifs sont autorisées. »

Le secteur de projet A se situe à la fois en zone Ua et Ub (carte 35).



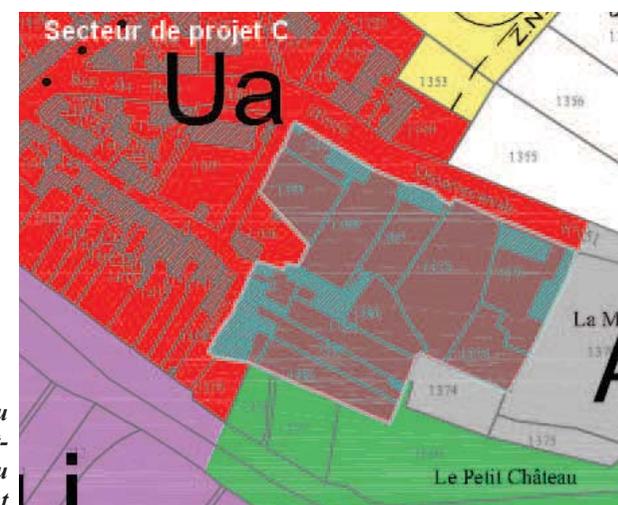
Carte 38 : Extrait du PLU de Port-Saint-Père : Zonage du règlement

Le secteur de projet B se situe, également, à la fois en zone Ua et Ub (carte 36).



Carte 39 : Extrait du PLU de Port-Saint-Père : Zonage du règlement

Le secteur de projet C se situe, lui, intégralement en zone Ua (carte 37).



Carte 40 : Extrait du PLU de Port-Saint-Père : Zonage du règlement

Actuellement, les zones Ua et Ub se distinguent (en ce qui nous intéresse) sur les points suivants :

Disposition du règlement concernée	Zone Ua	Zone Ub
<i>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques</i>	A l'alignement des voies, ou bien en retrait pour poursuivre un alignement déjà existant.	5m par rapport à l'alignement, 10m par rapport à l'axe de la voie. Implantations différentes possibles, notamment si le projet jouxte une voie non-ouverte à la circulation automobile.
<i>Emprise au sol</i>	Sans objet.	Coefficient de pleine terre égal à 50% de l'unité foncière, pour limiter l'imperméabilisation des sols.
<i>Hauteur des constructions</i>	9m maximum à l'égout (combles non-compris).	6m maximum à l'égout (combles non-compris).

Tableau 25 : Distinctions entre zones Ua et Ub - Réalisation Groupe Atelier

Lorsque de tels projets de densification pavillonnaire sont élaborés sur une commune, nous préconisons que chaque secteur bénéficie d'une **subdivision de zonage** particulière. Cette méthode a déjà été employée par le règlement du PLU de Port-Saint-Père pour le secteur des Salettes, lequel bénéficie d'un zonage particulier (le zonage Ubs, qui impose par exemple un retrait de 10m minimum par rapport à l'alignement des voies). Cette idée de créer une subdivision de zonage est une façon pertinente de maîtriser la division-construction, et permet ainsi de faire varier les éléments-clés pour une division de qualité (en modulant les retraits par rapport aux voies, par rapport aux limites séparatives, etc).

Lorsqu'un secteur bénéficie d'une OAP, il est inutile de créer

une subdivision de zonage, il suffit de **mentionner la règle d'exception s'appliquant à l'OAP**, au sein du règlement. C'est la technique à laquelle nous allons recourir sur Port-Saint-Père, étant donné que tous nos projets (qu'ils concernent les hameaux ou bien ceux situés en centre-bourg) bénéficient d'OAP.

Enfin, nous proposons également de **modifier la réglementation générale des zones Ua et Ub**. Ceci afin de maîtriser de manière globale le phénomène de division-parcellaire.

Voici les modifications réglementaires que nous nous proposons d'apporter aux zonages Ua et Ub (les articles reprennent la rédaction du PLU actuel, les rajouts figurent en rouge). Sont mentionnées les règles spécifiques s'appliquant aux OAP, lorsque de telles règles existent.

Disposition du règlement concernée	Zone Ua	Zone Ub	Intérêt des nouvelles dispositions
Article 2 – Occupations et utilisations du sol admises sous conditions	« Seules les annexes et piscines sont autorisées en bande de constructibilité secondaire. »	« Seules les annexes et piscines sont autorisées en bande de constructibilité secondaire. »	→ Permet d'empêcher la construction de nouveaux logements sur les fonds de parcelle, et donc d'empêcher les divisions-constructions « en drapeau ». Les fonds de parcelle sont ainsi préservés de l'urbanisation, jusqu'à ce qu'une voie traversant l'îlot (et donc commune à ces fonds de parcelle) soit créée. Les annexes et piscines restent autorisées, puisqu'ils ne constituent pas de division en drapeau.
Article 3 – Accès et voirie	<p>« [Les] accès doivent avoir une largeur minimale de 2,5m. » Anciennement : 4m.</p> <p>« La création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile est soumise aux conditions suivantes : -largeur minimale de chaussée : 4m, -largeur minimale de plate-forme : 5m. » Anciennement : 5m et 8m.</p> <p>« Les voies en impasse desservant deux logements et plus, peuvent (anciennement : « doivent ») être aménagées dans leur partie terminale avec une palette de retournement de 12m de diamètre minimum, afin de permettre</p>	<p>« [Les] accès doivent avoir une largeur minimale de 2,5m. » Anciennement : 4m.</p> <p>« La création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation automobile est soumise aux conditions suivantes : -largeur minimale de chaussée : 4m, -largeur minimale de plate-forme : 5m. » Anciennement : 5m et 8m.</p> <p>« Les voies en impasse desservant deux logements et plus, peuvent (anciennement : « doivent ») être aménagées dans leur partie terminale avec une palette de retournement de 12m de diamètre minimum, afin de permettre</p>	<p>→ Réduire la largeur minimale des accès permet de réduire la consommation d'espace, et de minimiser l'impact visuel causé par ceux-ci.</p> <p>→ Réduire la largeur minimale de chaussée et de plate-forme permet également de réduire la consommation d'espace.</p> <p>→ Rendre facultative la création de palette de retournement, lors de la création de voie en impasse, permet de réduire la consommation d'espace.</p>

	<p>aux véhicules de faire aisément demi-tour. Il est conseillé de créer des cheminements piétons en continuité des voies en impasse, ceci afin de favoriser la création de réseaux de cheminement. »</p> <p>« Pour les voies à sens unique, la largeur d'emprise de la voie peut être ramenée à une largeur minimale de 4 mètres. » <i>Anciennement : 5 mètres.</i></p> <p>Sur le périmètre de l'OAP du secteur B : « Toute voie nouvellement créée ne définira le point de départ d'une bande de constructibilité qu'à la condition que cette voie nouvelle soit reliée à au moins 2 autres voies, ouvertes à la circulation automobile. »</p>	<p>aux véhicules de faire aisément demi-tour. Il est conseillé de créer des cheminements piétons en continuité des voies en impasse, ceci afin de favoriser la création de réseaux de cheminement. »</p> <p>« Pour les voies à sens unique, la largeur d'emprise de la voie peut être ramenée à une largeur minimale de 4 mètres. » <i>Anciennement : 5 mètres.</i></p> <p>Sur le périmètre de l'OAP du secteur B : « Toute voie nouvellement créée ne définira le point de départ d'une bande de constructibilité qu'à la condition que cette voie nouvelle soit reliée à au moins 2 autres voies, ouvertes à la circulation automobile. »</p>	<p>→ L'incitation à poursuivre les voies en impasse par des cheminements piétons permet de créer une certaine urbanité et de constituer un réseau de cheminements, favorable aux modes de déplacements doux et à la perméabilité des îlots. → La réduction de l'emprise des voies à sens unique permet également de réduire la consommation d'espace.</p> <p>→ Enfin, le fait de limiter le point de départ des bandes de constructibilité aux seules voies décrites ci-contre permet d'ouvrir des fonds de parcelle à l'urbanisation, tout en les desservant toutes par une voie commune. Cela permet de rendre l'îlot perméable, et d'éviter la création de voies d'accès individuelles (et donc la division en drapeau). Ceci permet d'éviter les voies en impasse, notamment pour la desserte des parcelles issues de division parcellaire.</p>
<p>Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques</p>	<p>« Le nu des façades des nouvelles constructions pourra être édifié à l'alignement des voies publiques ou privées existantes, à modifier ou à créer, ou éventuellement en retrait si ce retrait n'altère pas le caractère de l'alignement des constructions existantes ».</p>	<p>« En agglomération et espace urbanisé, le nu des façades des constructions doit être implanté à l'alignement ou en retrait de 3m maximum par rapport aux voies publiques ou privées existantes, à modifier ou à créer. <i>Anciennement : retrait de 5m au moins par rapport à l'alignement des voies, et retrait de 10m au moins par rapport à l'axe de la voie.</i></p> <p><i>Note : cette réglementation s'applique au secteur Ubs des Salettes (actuellement, un</i></p>	<p>→ <i>Zone Ub</i> : l'obligation d'implanter la construction à l'alignement ou bien en retrait de 3m maximum par rapport aux voies permet d'optimiser l'espace foncier et de favoriser la constitution en façade de rue. Cela permet aussi de compenser la perte de constructibilité induite par l'inconstructibilité de la bande secondaire.</p>

	<p>« Sur le périmètre des OAP des secteurs A et C : La notion de « voie » sera entendue comme désignant toutes les voies ouvertes à la circulation générale. Seront donc comprises toutes les voies, quel que soit leur statut (public ou privé) et quelle que soit leur fonction (voie piétonne, voie cyclable, route, chemin, etc).</p> <p>Les voies exclusivement piétonnes et/ou cyclables définiront donc le point de départ d'une bande de constructibilité, au même titre que les voies ouvertes à la circulation automobile déjà existantes. »</p>	<p>retrait de 10m minimum par rapport à l'alignement est imposé)</p> <p>« Sur le périmètre de l'OAP du secteur A : La notion de « voie » sera entendue comme désignant toutes les voies ouvertes à la circulation générale. Seront donc comprises toutes les voies, quel que soit leur statut (public ou privé) et quelle que soit leur fonction (voie piétonne, voie cyclable, route, chemin, etc).</p> <p>Les voies exclusivement piétonnes et/ou cyclables définiront donc le point de départ d'une bande de constructibilité, au même titre que les voies ouvertes à la circulation automobile déjà existantes. »</p>	<p>→ Permet d'autoriser la constructibilité des fonds de parcelle, sans qu'il ne soit nécessaire de réaliser une voie ouverte à la circulation automobile.</p>
<p>Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives</p>	<p>« Implantation par rapport aux limites situées dans une bande de 15 mètres (anciennement : 20 mètres) à partir de l'alignement défini à l'article Ua 6 :</p> <p>[implantation en limite de propriété, ou bien application de la règle distance=longueur/2, minimum de 3m, ou implantation mitoyenne si n'excède pas la hauteur de la construction voisine au contact]</p> <p>Implantation par rapport aux limites situées au-delà de la bande des 15 mètres (anciennement : 20 mètres) définie au 7.1 :</p> <p>[application de la règle distance=longueur, ou bien implantation en limite de propriété si</p>	<p>« Implantation par rapport aux limites situées dans une bande de 15 mètres (anciennement : 20 mètres) à partir de l'alignement défini à l'article Ub 6 :</p> <p>[implantation en limite de propriété, ou bien application de la règle distance=longueur/2, minimum de 3m, ou implantation mitoyenne si n'excède pas la hauteur de la construction voisine au contact]</p> <p>Implantation par rapport aux limites situées au-delà de la bande des 15 mètres (anciennement : 20 mètres) définie au Ub7.1 :</p> <p>[application de la règle distance=longueur, ou bien implantation en limite de propriété si</p>	<p>→ Permet de favoriser une implantation des constructions proche des voies, et d'exploiter ainsi les devants de parcelles, souvent délaissés en termes d'urbanisation. Permet également de préserver une surface plus importante de fond de parcelle, dans l'optique d'une possible division future.</p> <p>Rappelons que la bande de constructibilité secondaire ne peut plus accueillir de constructions autres que les annexes et piscines.</p>

	hauteur supérieure ou égale à 3,20m à l'adossement, ou implantation mitoyenne si n'excède pas la hauteur de la construction voisine au contact] »	hauteur supérieure ou égale à 3,20m à l'adossement, ou implantation mitoyenne si n'excède pas la hauteur de la construction voisine au contact] »	
Article 11 – Aspect extérieur	<p>« Clôtures : En façade de rue, les clôtures seront minérales et opaques sur une hauteur limitée à 1,00 mètre. L'utilisation de plaques de béton ou plaques d'agglomérés non enduits est interdite. Il est possible d'édifier un mur de 1,80m de hauteur maximum, à condition qu'il soit construit en appareil de pierre. »</p> <p>« Ces éléments pourront être doublés par une haie vive. Il est conseillé que les haies soient constituées d'essences locales. »</p> <p>« Les dispositifs d'architecture bioclimatique (murs et toitures végétalisés, verrières, capteurs, etc) sont autorisés. »</p>	<p>« Clôtures : En façade de rue, les clôtures seront minérales et opaques sur une hauteur limitée à 1,00 mètre. L'utilisation de plaques de béton ou plaques d'agglomérés non enduits est interdite. Il est possible d'édifier un mur de 1,80m de hauteur maximum, à condition qu'il soit construit en appareil de pierre. »</p> <p>« Ces éléments pourront être doublés par une haie vive. Il est conseillé que les haies soient constituées d'essences locales. »</p> <p>« Les dispositifs d'architecture bioclimatique (murs et toitures végétalisés, verrières, capteurs, etc) sont autorisés. »</p>	<p>→ Rendre possible la construction de tels murs permet de recréer des murs traditionnels, permettant ainsi de mieux intégrer les projets de construction à leur environnement urbain.</p> <p>→ L'incitation à user d'essences locales favorise une bonne intégration des projets d'aménagement, et permet de diminuer le recours aux haies extrêmement opaques, telles que le thuya.</p> <p>→ Autoriser les toitures et murs végétalisés permet de favoriser l'intégration des constructions à leur environnement, particulièrement pour les maisons à étage mitoyennes, par exemple. Dans le cas de telles maisons, la végétalisation des façades peut contribuer à créer une sensation d'intimité, plutôt que d'enfermement. A noter que ce type de surface végétalisée est comptabilisé pour ce qui est du calcul du coefficient biotope (voir article 13 du tableau). Les autres dispositifs d'architecture bioclimatique, tels que les capteurs solaires, participent notamment à la réduction de la consommation énergétique des constructions.</p>

<p>Article 12 – Stationnement des véhicules</p>	<p>« Constructions neuves à usage d’habitation : une place minimum de stationnement par logement, le garage étant compris comme une place de stationnement. Anciennement : « deux places de stationnement par logement »</p> <p>« Dans l’aménagement d’un parking, un couloir de 5,5m minimum de large devra être prévu entre deux lignes de stationnement facilitant les manœuvres des véhicules. » Anciennement : 7m minimum de large.</p> <p>« Lors d’opérations d’aménagement, les places de stationnement devront être mutualisées ».</p>	<p>« Constructions neuves à usage d’habitation : une place minimum de stationnement par logement, le garage étant compris comme une place de stationnement. Anciennement : « deux places de stationnement par logement »</p> <p><i>Note : cette réglementation s’applique au secteur Ubs des Salettes (actuellement, 3 places de stationnement minimum par logement doivent être réalisées)</i></p> <p>« Dans l’aménagement d’un parking, un couloir de 5,5m minimum de large devra être prévu entre deux lignes de stationnement facilitant les manœuvres des véhicules. » Anciennement : 7m minimum de large.</p> <p>« Lors d’opérations d’aménagement, les places de stationnement devront être mutualisées ».</p>	<p>→ L’objectif est de réduire l’usage de la voiture par les habitants du centre-bourg. Ceci afin d’inciter la population à emprunter les cheminements piétons ou cyclables, à fréquenter davantage les commerces et services de proximité, ainsi que pour favoriser le développement de modes de transport alternatifs à la voiture, tels que le covoiturage ou bien le TER. De plus, réduire le nombre de places obligatoires par logement permet de favoriser la densification du centre-bourg. En effet, l’obligation de prévoir 2 places de stationnement par logement peut parfois être un obstacle à la réalisation d’une nouvelle construction, si l’espace disponible n’est pas suffisant pour réaliser ces places.</p> <p>→ Réduire la largeur minimum des couloirs de parking permet de réduire la consommation d’espace par ce parking.</p> <p>→ Mutualiser les places de parking lors d’opérations d’aménagement permet de réduire l’impact (visuel, spatial) causé par une multiplication des places de stationnement individuelles. D’autant plus que la voiture est souvent omniprésente dans le paysage urbain des villes périurbaines. De plus, cette disposition s’inscrit dans les objectifs de la loi ALUR, laquelle incite</p>
---	--	---	--

			au développement des places de stationnement mutualisés. ¹ Cette mutualisation permet de libérer les voies, et de créer ainsi des espaces où différents modes de déplacement peuvent cohabiter (voiture, vélo, piéton). L'objectif est de retirer à la voiture le monopole d'occupation des voies.
Article 13 – Espaces libres et plantations	« Les aires de stationnement doivent comporter des plantations, à raison d'au moins un arbre à basse tige pour quatre places à l'emplacement des stationnements. » « Il est établi un coefficient biotope par surface (CBS) de 0,3, pour tout projet de construction visant une parcelle jusque-là non-bâtie »	« Les aires de stationnement doivent comporter des plantations, à raison d'au moins un arbre à basse tige pour quatre places à l'emplacement des stationnements. » « Il est établi un coefficient biotope par surface (CBS) de 0,3, pour tout projet de construction visant une parcelle jusque-là non-bâtie »	→ Imposer un nombre minimum d'arbres par aire de stationnement permet d'améliorer l'intégration de ces aires à leur environnement, en réduisant notamment leur impact visuel. → L'établissement d'un coefficient biotope par surface permet de conserver un certain pourcentage de végétalisation par parcelle, ce qui empêche l'urbanisation à outrance et une trop forte imperméabilisation des sols (tel d'un bétonnage exagéré). De plus, un tel coefficient améliore l'intégration des constructions à leur environnement (notamment : l'acceptabilité de la construction par les voisins sera facilitée si la construction arbore des surfaces végétalisées, telles que les murs), et préserve une certaine biodiversité sur la parcelle. Le calcul de ce coefficient comprend toutes les surfaces potentiellement végétalisables : les jardins mais aussi les cours, les toits, les murs, etc.

Tableau 26 : Proposition de modifications du PLU - Réalisation Groupe Atelier

Au regard des impacts sur le territoire de la densification par division-construction que nous avons étayés lors de la partie diagnostic de notre étude, et en conscience de ces enjeux, évoquer les conséquences de nos propres projets nous semble pertinent.

D. Quels impacts de nos projets de densification par division-construction ?

1. La reconfiguration des déplacements

Nos projets s'insèrent dans une trame viaire déjà constituée. Visant principalement une **porosité des cœurs d'îlots**, ils recomposent les cheminements à l'échelle du bourg. C'est notamment le cas des secteurs A et B dont les nouvelles traversées envisagées permettent de relier les voies au tracé plus ou moins parallèle qui composent la trame viaire existante. De plus, ils permettent **d'éviter les voiries en impasse** qui, nous l'avons vu dans notre diagnostic, supportent moins bien les impacts de la densification que les voies traversantes.

En outre, les secteurs de projets se proposent d'encourager les **cheminements doux**. Dans le but de conférer une certaine qualité d'usage aux espaces désenclavés, ces cheminements doux pourraient servir de points d'appuis pour un réaménagement d'ensemble des cheminements à l'échelle du bourg.

Effectivement, nos projets s'inscrivent dans une **perspective globale de reconfiguration des cheminements** au sein de la commune et plus particulièrement au sein du bourg port-saint-périn. Ils permettent une réponse au mode de

transport prédominant que représente l'automobile au sein d'une commune périurbaine, en encourageant les modes de déplacement plus lents. Ceci afin de créer davantage d'urbanité, de qualité de vie et éventuellement de resserrer les liens sociaux. De nouveaux cheminements doux dans le bourg pourraient marquer une volonté de retour à un certain esprit « villageois » dans une commune périurbaine, soumise à des changements démographiques et sociaux. En cela, ce type de cheminement pourrait être considéré comme une véritable aménité urbaine et donc participer de l'attractivité de Port-Saint-Père, notamment s'il permet un accès privilégié aux rives de l'Acheneau (carte 38).

Promouvant un retour à l'esprit « villageois », ces cheminements doux s'inscrivent aussi dans une logique d'une meilleure acceptabilité de la densification par la communauté résidente en visant une **meilleure cohésion sociale** et des bénéfices pour l'ensemble des habitants.



Carte 41 : Carte des cheminements à Port-Saint-Père - Réalisation Groupe Atelier

2. Quelle acceptabilité possible pour nos projets ?

Tel que nous les avons identifiées dans la partie diagnostic de notre travail, les conséquences les plus préoccupantes de la densification pour les voisins qui ne sont pas directement impliqués, c'est-à-dire qui ne sont ni acquéreurs ni vendeurs, concernent en premier lieu **l'augmentation du trafic**. En effet, la pollution tant sonore que visuelle, la moindre fluidité du trafic, ou bien les problèmes de stationnement potentiels, qui peuvent conduire au stationnement sauvage, nuiraient plus à la qualité de vie que la construction de nouvelles maisons aux yeux des voisins. Conscients de cette difficulté, nous proposons dans nos projets des solutions pour favoriser l'acceptabilité de nos projets. En premier lieu, nous envisageons de créer **des emplacements de stationnements mutualisés** aux entrées de nos secteurs afin d'y réduire le trafic, et d'anticiper sur d'éventuels cas de stationnement sauvage qui seraient dus à la densification. C'est dans ce sens que nous proposons aussi des **cheminements doux** comme nous l'avons évoqué plus haut. En outre, de nouvelles constructions desservies par des voies apaisées, sans voitures ou presque, pourraient voir leur attractivité renforcée. Au sein de nos projets, nous avons fait le choix de **ne pas réaliser de voies en impasse**, afin d'offrir aussi un environnement plus sécurisant pour les habitants. Bien qu'en situation périurbaine, où l'usage de la voiture est primordial, le secteur A fait le pari d'opter pour un cheminement doux desservant le cœur d'îlot afin de densifier davantage.

Par ailleurs, la densification a une conséquence évidente qui est **d'attirer de nouvelles populations**. Notons que les propriétaires présents cohabiteraient plus facilement avec des personnes aux statuts économiques et sociaux et aux valeurs proches des leurs. Au-delà de cette appréhension de nouveaux

voisins, la densification engendre de possibles désagréments sensoriels, ainsi qu'un sentiment de dévalorisation de son patrimoine en raison d'une densité accrue de l'environnement. En réponse à cela, nous avons choisi de nous placer dans une optique de **densification horizontale** et de bannir la densification en hauteur qui accentue les désagréments sensoriels (vis-à-vis) et diminue les perspectives visuelles synonymes de qualité de vie et de valeur patrimoniale. Néanmoins, nous faisons le pari de la **mixité sociale**, au vu de la diversité des populations éligibles au logement social. Conscients que nos projets pourraient favoriser le **renouvellement générationnel** de la commune, il est à souligner que ces nouvelles populations permettraient d'entretenir le dynamisme économique de Port-Saint-Père. Cela profiterait sans conteste à tous les membres de la communauté résidente et irait donc dans le sens d'une **meilleure acceptabilité** de la densification.

En conséquence de l'apport de nouvelles populations, la densification par division-construction peut être source de **déséquilibres sociaux et territoriaux**, entre ceux qui obtiennent les bénéfices de la densification (rentes d'argent) et ceux qui la subissent, et entre ceux qui habitent des lotissements moins denses, donc plus tranquilles, et ceux dont le logement perd de l'attractivité à cause de la densité. Nous privilégions donc des **secteurs de projet déjà denses** (secteur A et B) et un secteur (C) qui **rééquilibre la densité avec le bourg**. De plus, nos projets cherchent à s'accompagner de bénéfices pour l'ensemble de la communauté résidente. Le secteur A cherche ainsi une réappropriation du hangar par les habitants et un libre accès aux vignes. Par ailleurs, de véritables innovations architecturales sur les secteurs de projet pourraient entraîner une valorisation de l'image de l'îlot. Pour les secteurs B et C, la valeur ajoutée de la densification pour les riverains serait

l'apparition de nouveaux espaces publics paysagers pouvant être assimilés à un écrin qui valoriserait leurs habitations.

3. Les effets sur l'environnement

La densification étant par nature une forme d'urbanisation, elle peut potentiellement porter atteinte à l'environnement, entendu au sens large : biodiversité et espaces naturels, mais aussi environnement sonore ou encore visuel.

En ce sens, nos projets s'efforcent de limiter cet impact et, autant que possible, de transformer les effets sur l'environnement en éléments qualitatifs.

a. Effets sur les sols

La division-construction génère inmanquablement une certaine imperméabilisation des sols. C'est pourquoi nous avons décidé de ne pas **densifier sur les bords de l'acheneau**, là où le ruissellement des eaux est important. **Seule exception : le secteur C**. Cependant, sur ce secteur, des mises en garde ont été énoncées, et le projet peut être remanié au besoin.

De plus, la division-construction permet d'**éviter l'étalement urbain**, et empêche ainsi une certaine imperméabilisation de nouveaux secteurs. En effet, les zones urbanisées sont des espaces qui ne sont pas restituables à la nature. Il est donc plus opportun de développer l'urbanisation sur ces zones plutôt que d'en ouvrir de nouvelles à l'urbanisation.

La densification des secteurs à proximité du bourg et de la gare engendrera une certaine imperméabilisation des sols. Cependant ce sont les secteurs les plus stratégiques de la

commune et identifiés comme ceux pouvant avoir un impact positif sur la **réduction de la voiture** dans la vie quotidienne des Port-Saint-Périns.

b. Effets sur la biodiversité

L'urbanisation peut provoquer une réduction de la richesse en biodiversité des zones concernées, de par la réduction des surfaces végétalisées, et de par l'apparition de lignes de rupture (telle qu'une nouvelle voie).

Afin de limiter cette perte, un **coefficient biotope de surface** a été institué, lequel permettra de préserver un environnement favorable à l'accueil d'espèces animales ou végétales.

De plus, nous préconisons la réalisation de **chemins de desserte communs traversant les îlots**, de façon à éviter la multiplication de voies d'accès individuelles, ce qui maillerait l'îlot de « lignes de rupture ».

Enfin, les constructions proposées se veulent volontairement **compactes**, et donc dotées d'une emprise au sol réduite.

Nos projets, dans l'objectif de conserver une certaine biodiversité, ont vocation à maintenir et à favoriser l'implantation de différentes espèces locales caractéristiques (secteur A avec la conservation des vignes), mais aussi de constituer un prolongement des plaines inondables de l'acheneau, véritable richesse faunistique et floristique (secteur C).

c. Effets sur l'environnement sonore

La division-construction peut être génératrice de bruit ; nos projets ont donc tenté de limiter cet impact.

Les secteurs A et C sont ainsi dotés de **voies exclusivement piétonnes et cyclables**, afin d'éviter le passage de voitures. Le

secteur B dispose d'une voie ouverte à la circulation automobile, mais son tracé sinueux ainsi que sa situation au sein du centre-bourg ont pour conséquence qu'elle ne **sera empruntée quasi-exclusivement que par les riverains**. L'impact sonore sera donc très limité. Par ailleurs, la réalisation de **parkings mutualisés** à l'entrée des îlots permettra de limiter les flux automobiles.

d. Effets sur l'environnement visuel

Pour limiter l'impact visuel des nouvelles constructions et préserver l'ensoleillement des terrains, nous avons opté pour une **densification horizontale**. Le but est de préserver les champs de vision, notamment sur le secteur C, étudié pour que la vue sur l'Acheneau soit préservée pour toutes les parcelles. De même, la possibilité de recourir aux **toitures et mur végétalisés** facilite l'intégration des constructions dans leur environnement.

Enfin, une réflexion a été opérée quant à l'implantation des constructions, de façon à **limiter les vis-à-vis** de par leur orientation.

4. L'évolution parfois nécessaire du Plan local d'urbanisme

Comme l'on a pu le constater, l'encadrement de la division-construction, de même que les projets d'aménagement proposés, font appel à de multiples outils, qu'ils soient opérationnels, architecturaux ou réglementaires. Sur ce dernier point, il convient de rappeler que l'utilisation de certains outils réglementaires impose de recourir à une **procédure d'évolution du Plan local d'urbanisme**. Cette évolution pourra, entre autres, s'effectuer

au-travers de la procédure de modification, de modification simplifiée, de révision ou de révision allégée.

Par exemple, les dispositions réglementaires ainsi que les OAP proposées au cours de notre étude nécessiteront une modification du PLU. Une révision sera requise si les propositions d'évolution nécessitent de changer le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Ceci nous amène sur notre second point.

Certains des outils proposés au cours de notre étude nécessiteront parfois que l'on fasse évoluer **le rapport de présentation ou bien le PADD**.

Par exemple, lors de la désignation **d'emplacements réservés ou de secteurs d'attente**, le rapport de présentation se devra d'expliquer les choix retenus. Ces emplacements réservés devront être cohérents avec les orientations du PADD. A défaut, le PADD se devra d'être révisé. Les règles applicables aux zones devront, de manière générale, être justifiées par le rapport de présentation. C'est le cas par exemple de la **règle d'inconstructibilité des bandes secondaires** que nous proposons, ou encore de l'identification d'un « **terrain cultivé à protéger** » sur le projet A (en l'occurrence, les vignes).

Ces remaniements du rapport de présentation ou du PADD devront impérativement s'effectuer lorsque cela est nécessaire. Rappelons que le règlement se doit de respecter **l'économie générale du PADD**, c'est-à-dire qu'il ne doit pas entrer en contradiction avec les orientations générales d'organisation de l'espace que le PADD définit.

Par exemple, si la commune souhaite empêcher formellement le comblement de dents creuses dans certains hameaux (en recourant à l'article 1er du règlement, tel qu'il a été proposé au

cours de notre étude), elle se devra de le mentionner dans le PADD. En effet, le PADD ne vise actuellement qu'à circonscrire les hameaux, et autorise ponctuellement le comblement de certaines de leurs dents creuses³⁷. Le PADD devra aussi faire état de la volonté de permettre une certaine densification, au sein des hameaux et secteurs que nous avons sélectionnés dans la 1ère partie de ce travail.

De même, les 3 secteurs de projet retenus dans le centre-bourg devront être expliqués et justifiés, afin de les légitimer. Ceci est d'autant plus important que ces 3 projets reposent sur une méthode d'aménagement inédite, fondée sur la division-construction. Ils devront ainsi figurer dans le PADD.

Conclusion

Notre étude des secteurs d'aménagement s'est opérée dans une logique en quatre temps. Cette approche nous semble la plus adaptée si des projets de densification par division-construction ont vocation à être menés sur d'autres territoires. Il s'agit tout d'abord de bien comprendre la spécificité des secteurs de projet et de justifier en quoi ils se prêtent à la densification. Puis de mobiliser les outils nécessaires. Cette phase amène potentiellement à modifier le PLU afin de fournir un appui réglementaire au projet et à choisir une méthodologie opérationnelle. Une part d'innovation est de même possible dans les solutions architecturales apportées. Enfin, rappelons que la démarche amène à prendre conscience des conséquences du projet et d'être vigilant là-dessus avant de décider de se lancer dans une entreprise de densification par division-construction.

Sur Port-Saint-Père, nous avons cerné trois secteurs de projet qui ont été choisis pour leur diversité. Une diversité dans leurs caractéristiques étudiées (emplacement au sein de la commune, différents espaces lâches et dents creuses, nombre de propriétaires présents...) qui est à mettre en lien avec la diversité des méthodologies appliquées et des projets menés que nous avons choisis de sorte à ce qu'ils s'adaptent au mieux aux secteurs. En cela, nous avons essayé de répondre le plus possible aux attentes consistant à nourrir la réflexion sur la commune de Port-Saint-Père mais aussi pour d'autres territoires. Notons alors que nos projets n'ont pas vocation à être « calqués » ailleurs, par exemple sur des secteurs aux caractéristiques semblables à celles de nos secteurs de projet port-saint-périns, mais qu'ils peuvent seulement constituer une source d'inspiration pour des projets à la fois évolutifs et prenant en compte les spécificités du territoire sur lequel ils s'appliquent.

Conclusion

Dans la phase diagnostic, nous avons cherché à **appréhender le processus de division-construction**, en comprenant notamment quels étaient ses causes, ses acteurs, ses effets, ses formes et son fonctionnement. Durant cette partie nous avons également dégagé les **enjeux du territoire** qui sont notamment d'accueillir une population plus importante en maintenant son cadre de vie agréable participant à son attractivité. La phase finale de l'atelier répond par le biais de projets et d'outils divers à ces enjeux.

De notre travail ressort un axe important, la **densification est à favoriser dans les centres-villes et est à proscrire dans les hameaux et villages** à l'exception faite des secteurs à proximité des infrastructures de transports collectifs ou des services, commerces et équipements. Il faut cependant nuancer notre propos au sujet des zones à densifier, il faudra favoriser les zones reliées aux réseaux collectifs d'assainissement et limiter les zones où l'environnement est fragile et où l'imperméabilisation peut poser des problèmes. Dans les zones propices à la densification, les divisions-constructions doivent se faire de manière particulière afin de ne pas avoir un effet néfaste sur le paysage urbain et sur l'optimisation foncière.

En définitive, nous avons tenté de discerner les mesures possibles pour encadrer un processus de densification qui s'appuie sur des initiatives privées. La densification des zones urbaines représente effectivement un défi d'aujourd'hui et de demain qui concerne non seulement les centres-villes, souvent denses, mais aussi les zones périurbaines, dont le modèle d'habitat repose sur la maison pavillonnaire. Voici autant de territoires stratégiques dans une entreprise de limitation de la consommation des terres agricoles et naturelles.

Densifier les zones périurbaines induit aussi d'agir avec les acteurs de ces espaces, les premiers d'entre eux étant les habitants. A ce titre, nous avons proposé des solutions d'aménagement

qui reposent sur ces acteurs afin de favoriser l'acceptabilité de la densification. Un des enjeux des projets de densification devrait être effectivement à l'avenir de réellement impliquer les habitants. Car si les professionnels de l'aménagement ont conscience de devoir aménager en densifiant, le but est de faire prendre conscience aux habitants de cette nécessité et éventuellement **d'en faire de nouveaux acteurs de la densification**, en s'appuyant sur le potentiel foncier de leur bien. Afin de faire évoluer les mentalités, il s'agit aussi de faire rimer **densité avec qualité urbaine** et de pointer les vertus d'un aménagement dense.

Nous avons donc fait **des propositions de diverses natures** qui induisent différents degrés de précision. Soit un encadrement réglementaire par le règlement et les OAP du PLU, ce qui se justifie au regard du fait que la division-construction se base sur des initiatives privées, soit des solutions à la fois opérationnelles, juridiques et architecturales plus détaillées et qui reposent sur une ambition plus volontariste de la collectivité sur ces espaces.

A l'échelle de la commune pour commencer, nous traitons de différentes manières les hameaux :

- les hameaux où la division-construction est à restreindre (avec la Frogerie comme exemple),
- les hameaux à densifier par division-construction à proximité de la gare (la Jutière, la Charrie et Nozine),
- les secteurs au potentiel dont la question de la densification s'aborde sur le long terme (la Case aux Renards et les Salettes).

A l'échelle du bourg, nous nous sommes concentrés sur 3 secteurs de projet sélectionnés notamment au regard de leurs dents creuses et espaces lâches.

En cela, nous avons esquissé une **vision prospective** de l'avenir de la commune qui s'appuie sur **une démarche**

globale d'encadrement de la division-construction et de promotion de la densification.

Nous avons tâché de favoriser la densité en mettant en exergue ses vertus et de formuler des propositions véritablement qualitatives, en renforçant les centralités ou en travaillant sur les perspectives visuelles, entre autres. Sur Port-Saint-Père, les habitants ayant pratiqué la division-construction ont eu conscience des avantages qu'ils ont pu en retirer tandis que le sens de notre démarche est de faire en sorte que cette division-construction puisse être bénéfique pour l'ensemble de la communauté résidente. Cette perspective a guidé notre travail.

Les difficultés rencontrées

Au cours de la phase projet nous avons été confrontés à quelques difficultés que nous avons rapidement surmontées. Du fait du caractère relativement récent et innovant de certains outils et réflexions utilisés (AFU et dation notamment) nous avons été confrontés à un manque de retours d'expériences et de littérature. Nous avons donc contacté les communes et les professionnels concernés par ces procédures pour connaître leurs avis et pour avoir des réponses à nos questions.

La période des élections municipales a été un moment plus compliqué pour avancer dans notre travail, la municipalité ne devant pas communiquer sur de potentiels projets. Les élections municipales se sont conclues par un changement d'équipe municipale, il a fallu prendre ce paramètre en compte dans notre réflexion.

Tout au long de notre travail, il n'a pas fallu perdre de vue que notre commande était issue de la DDTM et non de Port-Saint-Père. C'est pour cela que notre travail de projet se décline sous différentes alternatives afin qu'il soit un support de réflexion et d'actions pour d'autres collectivités.

Les apports de notre travail

Nos 8 mois de recherches et de réflexions sur la thématique de la densification pavillonnaire nous ont permis de nous former sur de nombreuses facettes de l'urbanisme, qu'il soit opérationnel ou prévisionnel. En effet notre travail nous a amenés à nous pencher sur les moyens réglementaires pour limiter ou favoriser la division-construction mais également sur les outils permettant de réfléchir à un projet d'ensemble dans le tissu existant. Ce travail a été très complet car nous avons traité l'aspect architectural, financier, réglementaire, technique... d'un projet d'aménagement urbain. Les 2 phases de notre travail d'atelier ont été l'occasion d'appréhender de nouveaux outils informatiques (Indesign, Illustrator, Photoshop ...) ou d'en approfondir notre utilisation. Grâce à cet atelier professionnel, nous avons partagé nos connaissances et nos compétences, nous avons donc évolué ensemble et appris à travailler en groupe.

Les points clés de notre réflexion :

- Empêcher la division parcellaire en drapeau
- Adoucissement de la réglementation dans le bourg et dans les secteurs à proximité du bourg pour favoriser la densification pavillonnaire qualitative à initiative privée
- Empêcher l'urbanisation des hameaux à l'exception de zones proches des commerces, équipements, services ou infrastructures de transports en commun où le PLU sera plus souple
- Propositions de différents outils pour des projets d'ensemble de densification à l'initiative publique ou privée
- Prise en compte de différents paramètres afin de proposer des projets de qualité :
 - Intimité
 - Place de la voiture
 - Préservation du cadre de vie
 - Mixités
 - Evolutivité
 - Réponses aux divers besoins
 - Contexte urbain et environnemental
- Prise de recul vis-à-vis de « l'objectif de densité » et vis-à-vis de nos projets

Bibliographie
Table des matières
Table des illustrations

Ouvrages :

- Babled (T), Nouvet (A), Reynaud (M), *La ville éclaircie, un parcours habité, 64 logements*, Ilot de l'Arc de Triomphe, Saintes, éd European, 2005
- Bringand(F), *Densifier les lotissements existants*, éd. recherche ENSAB, 2013
- Giovannoni (G), *L'urbanisme face aux villes anciennes*, éd. du Seuil, 1998
- Michelin (N), *Nouveau Paris la ville et ses possibles*, éd. Pavillon de l'Arsenal - A. & J, 2005
- Pelegrin-Genel (E), *Ambiances, densités urbaines et développement durable*, éd PC, 2008

Articles de recherche, articles internet :

- Grumbach (A), *Faire la ville sur la ville : Ville durable, ville mutable*, projet urbain n°15, Décembre 1998
- Escaffre (F), Gambino (M), Rougé (L), *Les jeunes dans les espaces de faible densité : D'une expérience de l'autonomie au risque de la « captivité »*, Sociétés et jeunesses en difficulté n°4 | automne 2007
- Toussaint (J-P), *Densifier la ville*, revue constructif n°35, 2013

Mémoires :

- Baron (A-L), *Des bourgs en extension*, 2006
- Dupuis (J), *Le cœur d'ilot dans la ville, interaction et intervention*, TPF, 2007
- Vix-Charpentier (N) & Corset (F), *Densité et formes urbaines de nouvelles réflexions pour une ville durable ?*, 2010

Rapports, études et documents assimilés :

- Agence d'urbanisme du Pays de Brest, *Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) dans les PLU*, Atelier du SCoT n°3, 24 septembre 2013
- Bordes-Pagès (E), *Référentiel de densités et de formes urbaines*, IAURIF, 1995
- CAUE 44, *Renouvellement urbain, lettre d'info n°11*, 2013
- CERTU, *Aménager avec le végétal – Pour des espaces verts durables*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, 2011.
- CERTU, *Le droit de préemption urbain (DPU)*, Ministère de l'Egalité des Territoires et du Logement, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, juin 2013
- Charmes (E), *Densification en débat*, dossier n° 145, Etudes foncières 2010
- DREAL, *Quelle densité pour quelle qualité urbaine*, rapport n°2013-2, 2013
- Godfrin (G), *L'écriture de l'article 13 des règlements de zone du PLU-Fiche 4 espaces boisés classés-terrains cultivés à protéger*, GRIDAUH, 24 octobre 2012
- Inserguet (J-F), *L'écriture des articles 1 et 2 des règlements de zone/Fiche 1*, GRIDAUH, 24 septembre 2012.
- Inserguet (J-F), *Les contenus spécifiques du rapport de présentation/Fiche 3*, GRIDAUH, 13 février 2012
- Jacquot (H), *Les orientations d'aménagement et de programmation/Fiche 2 : objets, formes et portée juridique des OAP d'aménagement*, GRIDAUH, 24 octobre 2012
- Kervadec (T.), *Intégrer la nature en ville dans le Plan local d'urbanisme*, Centre de ressources du développement territorial, novembre 2011

- Lemas (P-R), Masboungi (A), *Projet urbain n°19, les faubourgs laboratoires de ville*, Ministère de l'équipement des transports et du logement 2000
- Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, Loi #ALUR – *Entrée en vigueur des principales mesures en urbanisme et planification*, mars 2014
- Roustan (F), *Densité et formes urbaines*, Agence d'urbanisme de Marseille, 2009
- Zitouni (F), *PLU et logement-Servitudes de logement*, GRIDAUH, 24 octobre 2012

Codes, lois, documents d'urbanisme et documents assimilés

- Code de l'urbanisme
- Commune de Basse-Goulaine, *Plan local d'urbanisme*, Nantes Métropole, modification du 14 décembre 2012
- Commune de Rennes, *Plan Local d'Urbanisme – Règlement littéral*, Communauté d'agglomération de Rennes Métropole, modification du 20 janvier 2014
- Commune de Port-Saint-Père, *Projet d'aménagement et de développement durable*, Agence Citté-Claes, CDC Conseils, 2007
- Commune de Port-Saint-Père, *Règlement – Plan local d'urbanisme*, Agence Citté Claes – CDC Conseils, 2007
- Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR)
- Syndicat mixte du SCOT du Pays de Retz, *SCOT du Pays de Retz – Rapport de présentation 4*, 2013
- Syndicat mixte du SCOT du Pays de Retz, *SCOT du Pays de Retz – Document d'orientation et d'objectifs*, 2013

Sites internet :

- <http://www.nadaulavergne.com/2008/03/operation-coeur-dilot-bordeaux-2008.html>
- http://www.quintet.fr/fichiers/fiche_semoy.html
- <http://www.tandemaplus.com/projets/coeurs-d-ilots-amiens>

Introduction	7
A. Le contexte de l'étude	10
1- La question de la densification pavillonnaire à l'échelle nationale	10
2- Retour sur le processus de division-construction à Port-Saint-Père. Les motivations et les effets	10
B. Problématique	12
C. Les attentes de notre projet	12
D. Les différentes échelles de projet	13
E. Notre démarche	14
F. Notre approche du territoire	14
I. Différencier les hameaux pour une maîtrise adaptée de la division-construction	19
A. La notion de densité : effet de mode ou solution durable	18
1-De la dé-densification à la densification : un changement de paradigme	18
2-Des effets variés difficilement vérifiables	19
B. Empêcher l'urbanisation des hameaux : un objectif pour conforter la centralité du bourg	22
1- La frogerie : exemple d'un hameau où l'urbanisation est à limiter	22
2- Deux niveaux d'interventions pour limiter l'extension des hameaux	23
C. Les secteurs à proximité de la gare et du bourg : des secteurs stratégiques pour une densification	25
1- La proximité d'une centralité urbaine et d'une alternative à l'automobile : deux éléments justifiant une densification	25
2- Deux secteurs stratégiques pour la densification : réponse à deux types de besoins de la population	26
D. L'OAP : un outil adaptée à la densification	27
1- L'OAP: un moyen souple et pédagogique pour orienter l'évolution d'un secteur vers une densification	27
2- OAP de Jutière, vers un renforcement du coeur du hameau	30
3- OAP de la Charrie : réflexion sur les cheminements pour une meilleure connexion à la gare et un développement de l'urbanisation	30
4- OAP de Nozine, vers une connexion des 2 parties du hameau et la densification des espaces lâches	34
5- OAP de la Case aux renards : Une densification dépendante de la déviation de la RD 751	38
6- OAP des Salettes, une densification à anticiper	42
E. La nécessité d'un appui réglementaire aux OAP	46
1- La division parcellaire en «drapeau» : un phénomène non qualitatif et gaspillant du foncier	50
2- L'impossibilité d'interdire la division en «drapeau» en tant que telle	50
3- Les moyens indirects pour limiter ce phénomène	51

II. Des projets à l'échelle de l'îlot pour une division-construction qualitative	55
A. Révéler le potentiel des secteurs de projet	56
1- <i>Une démarche innovante d'approche des secteurs de projet</i>	56
2- <i>Un choix justifié des secteurs de projet</i>	57
B. Des outils pour les projets intégrés	59
1- <i>Les outils d'acquisition foncière</i>	59
a. <i>L'acquisition amiable</i>	
b. <i>Le droit de préemption</i>	
c. <i>L'expropriation</i>	
2- <i>Les outils de mobilisation foncière</i>	64
a. <i>La mise en emplacement réservé</i>	
b. <i>Les servitudes de mixité sociale : un moyen pour répondre aux exigences de la Loi SRU</i>	
c. <i>Les secteurs d'attente : un outil alternatif à la mise en emplacement réservé</i>	
3- <i>Les outils fiscaux de l'aménagement</i>	66
a. <i>La taxe d'aménagement</i>	
b. <i>Le projet urbain partenariat</i>	
c. <i>La dation</i>	
d. <i>La participation pour la voirie et réseaux (PVR)</i>	
4- <i>les outils opérationnels de l'aménagement</i>	69
a. <i>La zone d'aménagement concerté</i>	
b. <i>Le lotissement « communal »</i>	
c. <i>Le permis de construire « groupé »</i>	
d. <i>L'association foncière urbaine</i>	
e. <i>L'établissement public foncier local</i>	
f. <i>La société coopérative d'intérêt collectif</i>	
5- <i>Protection des éléments naturels face aux projets urbains de densification par division-construction</i>	74
6- <i>Rappel des outils réglementaires pour une division-construction de qualité</i>	76
C. Trois projets aux réalités urbaines différentes	78
1- <i>La vigne dans la ville</i>	78
2- <i>Un îlot représentatif des enjeux de la division-construction</i>	87
3- <i>Un environnement remarquable</i>	96
4- <i>La maîtrise réglementaire de la division-construction</i>	106
D. Les incidences des projets	114
1- <i>Acceptabilité des habitants</i>	114
2- <i>Cheminement</i>	115
3- <i>Effets sur l'environnement</i>	116
4- <i>L'évolution nécessaire du PLU</i>	117
Conclusion	119

Table des photographies

<i>Photo 1 : Un problème de vis-à-vis dans la division-construction - Groupe Atelier le 11.10.13</i>	11
<i>Photo 2: Maison ancienne rénovée avec un bardage bois - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	30
<i>Photo 3: Exemple de jardin utilisé en potager – Groupe Atelier le 26.02.14</i>	30
<i>Photo 4: Paysage très ouvert autour du hameau - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	30
<i>Photo 5: Grande demeure du hameau- Groupe Atelier le 26.02.14</i>	30
<i>Photo 6: Effet de rue crée par la mitoyenneté - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	34
<i>Photo 7: Nouvelle construction dans le hameau en rupture avec le reste - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	34
<i>Photo 8: Fond de parcelle inexploité - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	34
<i>Photo 9: Chemin agricole passant à proximité de la gare - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	34
<i>Photo 10: Exemple de division parcellaire en drapeau- Groupe Atelier le 26.02.14</i>	34
<i>Photo 11: Route : vecteur d’urbanisation dans ce hameau - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	38
<i>Photo 12: Batisse ancienne : marquage historique - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	38
<i>Photo 13: Puits ancien - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	38
<i>Photo 14: Hangar agricole encore exploité - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	38
<i>Photo 15: Traversée du pont non propice aux modes doux - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	42
<i>Photo 16: Des rues très larges dédiées à l’automobile - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	42
<i>Photo 17: Des maisons avec des caractéristqiués similaires - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	42
<i>Photo 18: Un environnement agréable - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	42
<i>Photo 19: Des villas imposantes sur de grandes parcelles - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	46
<i>Photo 20: Un environnement agréable avec une vue sur l’Acheneau - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	46
<i>Photo 21: Chateau de la Tour, aménité pour le secteur des salette : Une image prestigieuse - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	46
<i>Photo 23: «Dans ce hangar, il faut un skatepark», les volontés des jeunes du quartier - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	78
<i>Photo 24: Un carré de vigne au centre du bourg - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	79
<i>Photo 25: Des parcelles sans grande qualité - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	87
<i>Photo 26: Un aspect paysager indéniable - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	96
<i>Photo 27: Des cheminements entre les murs - Groupe Atelier le 26.02.14</i>	97

Table des cartes

<i>Carte 1: Une commune sous influence de Nantes</i>	10
<i>Carte 2: Des secteurs stratégiques à densifier et le reste du territoire à encadrer</i>	14
<i>Carte 3: Situation des 3 hameaux par rapport à la gare - Réalisation Groupe Atelier</i>	25
<i>Carte 4: Situation des 2 secteurs par rapport au bourg - Réalisation Groupe Atelier</i>	26
<i>Carte 5: La Jutière, un hameau connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier</i>	31
<i>Carte 6: Diagnostique du hameau de la Jutière - Réalisation Groupe Atelier</i>	31
<i>Carte 7: Schéma d'intention de la Jutière- Réalisation Groupe Atelier</i>	33
<i>Carte 8: La Charrie, un hameau connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier</i>	35
<i>Carte 9: Diagnostique du hameau de la Charrie - Réalisation Groupe Atelier</i>	35
<i>Carte 10: Schéma d'intention de la Charrie - Réalisation Groupe Atelier</i>	37
<i>Carte 11: Nozine, un hameau connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier</i>	39
<i>Carte 12: Diagnostique du hameau de Nozine - Réalisation Groupe Atelier</i>	39
<i>Carte 13: Schéma d'intention de Nozine - Réalisation Groupe Atelier</i>	41
<i>Carte 14: La Case aux renards, un secteur connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier</i>	43
<i>Carte 15: Diagnostique du secteur de la Case aux renards - Réalisation Groupe Atelier</i>	43
<i>Carte 16: Schéma d'intention de la Case aux renards - Réalisation Groupe Atelier</i>	45
<i>Carte 17: Les salettes, un secteur connecté un réseau d'assainissement collectifs - Réalisation Groupe Atelier</i>	47
<i>Carte 18: Diagnostique du secteur des Salettes - Réalisation Groupe Atelier</i>	47
<i>Carte 19: Schéma d'intention des Salettes - Réalisation Groupe Atelier</i>	49
<i>Carte 20: des projets à proximité immédiate des commodités et renforçant la centralité de la commune - Réalisation Groupe Atelier</i>	57
<i>Carte 21: Un tissu lâche près du centre - Réalisation Groupe Atelier</i>	78
<i>Carte 22: Un secteur relativement plat - Réalisation Groupe Atelier</i>	79
<i>Carte 23: Un grand nombre de propriétaires - Réalisation Groupe Atelier</i>	80
<i>Carte 24: Orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur A - Réalisation Groupe Atelier</i>	81
<i>Carte 25: Plan d'aménagement - Réalisation Groupe Atelier</i>	84
<i>Carte 26: Plan masse possible - Réalisation Groupe Atelier</i>	86
<i>Carte 27: Un tissu résidentiel et densifiable - Réalisation Groupe Atelier</i>	87
<i>Carte 28: Un secteur sans réel dénivelé - Réalisation Groupe Atelier</i>	88
<i>Carte 29: Un nombre de propriétaires limité - Réalisation Groupe Atelier</i>	88
<i>Carte 30: Orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur B - Réalisation Groupe Atelier</i>	89
<i>Carte 31: Plan d'aménagement et plan masse possible - Réalisation Groupe Atelier</i>	95

<i>Carte 32: Un visage villageois - Réalisation Groupe Atelier</i>	96
<i>Carte 33: Un secteur au dénivelé important - Réalisation Groupe Atelier</i>	97
<i>Carte 34: Des grandes propriétés, en petit nombre - Réalisation Groupe Atelier</i>	97
<i>Carte 35: Orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur C - Réalisation Groupe Atelier</i>	98
<i>Carte 36: Les parcelles essentielles au projet - Réalisation Groupe Atelier</i>	99
<i>Carte 37: Plan masse possible : Zonage du règlement</i>	101
<i>Carte 38: Extrait du PLU de Port-Saint-Père : Zonage du règlement</i>	106
<i>Carte 39: Extrait du PLU de Port-Saint-Père : Zonage du règlement</i>	106
<i>Carte 40: Extrait du PLU de Port-Saint-Père : Zonage du règlement</i>	106
<i>Carte 41 : Carte des cheminements à Port-Saint-Père - Réalisation Groupe Atelier</i>	113

Tables des figures

<i>Figure 1: La forme des parcelles et l'implantation du bâti : 2 éléments impactant l'optimisation foncière - Groupe Atelier</i>	10
<i>Figure 2: La division-construction en drapeau : multiplication des chemins d'accès - Groupe Atelier</i>	11
<i>Figure 3: Pyramide des âges classique d'une ville périurbaine avec cependant une part importante des moins de 14 ans</i>	15
<i>Figure 4: Courbe de Newman et Kenworthy – Source: www..cybergéo.fr</i>	19
<i>Figure 5: Modulations morphologiques de la densité par Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France, « Appréhender la densité » 2005</i>	20
<i>Figure 6: Evolution du Hameau de la Frogerie : un contre-exemple</i>	22
<i>Figure 7: Extrait du PLU de la commune de Basse-Goulaine, Nantes métropole, modification du 14 décembre 2012</i>	23
<i>Figure 8: Rendu poussé à l'extrême d'une précision accrue du zonage Nh1a sur le hameau de la Frogerie, réalisation : groupe atelier</i>	24
<i>Figure 9: Schéma de division en drapeau - Source: www.Bimby.fr</i>	50
<i>Figure 10: Coupe profil de voirie - Réalisation Groupe Atelier</i>	84
<i>Figure 11: Les vignes au coeur du projet - Réalisation Groupe Atelier</i>	85
<i>Figure 12: L'intégration d'une architecture contemporaine - Réalisation Groupe Atelier</i>	85
<i>Figure 13: Densification en coeur d'îlot - Réalisation Groupe Atelier</i>	86
<i>Figure 14: Etat initial - Réalisation Groupe Atelier</i>	92
<i>Figure 15: Etape 1 - Réalisation Groupe Atelier</i>	92
<i>Figure 16: Etape 2 - Réalisation Groupe Atelier</i>	93
<i>Figure 17: Etape 3 - Réalisation Groupe Atelier</i>	93
<i>Figure 18: Etape 4 - Réalisation Groupe Atelier</i>	94
<i>Figure 19: Etape 5 - Réalisation Groupe Atelier</i>	94
<i>Figure 20: Coupe profil de voirie - Réalisation Groupe Atelier</i>	95
<i>Figure 21: Un quartier à l'image d'un hameau - Réalisation Groupe Atelier</i>	102
<i>Figure 22: Un quartier tourné vers l'Acheneau - Réalisation Groupe Atelier</i>	102
<i>Figure 23: Coupe profil de voirie - Réalisation Groupe Atelier</i>	103
<i>Figure 24: Vue sur l'Acheneau de puis chaque parcelle - Réalisation Groupe Atelier</i>	103
<i>Figure 25: Une opération architecturale d'ensemble - Réalisation Groupe Atelier</i>	104
<i>Figure 26: Un projet dans la continuité du bâti existant - Réalisation Groupe Atelier</i>	104
<i>Figure 27: L'urbanité par les murs et pergolas - Réalisation Groupe Atelier</i>	105
<i>Figure 28: Vue d'ensemble du projet - Réalisation Groupe Atelier</i>	105

Table des tableaux

<i>Tableau 1 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau de la Jutière - Réalisation Groupe Atelier</i>	31
<i>Tableau 2 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau de la Charrie - Réalisation Groupe Atelier</i>	35
<i>Tableau 3 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau de Nozine - Réalisation Groupe Atelier</i>	39
<i>Tableau 4 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau de la Case aux Renards - Réalisation Groupe Atelier</i>	43
<i>Tableau 5 : Les atouts, faiblesses, forces et menaces du hameau des Salettes - Réalisation Groupe Atelier</i>	47
<i>Tableau 6 : Récapitulatif des éléments des secteurs de projet - Réalisation Groupe Atelier</i>	59
<i>Tableau 7 : Avantages et limites de l'acquisition à l'amiable - Réalisation Groupe Atelier</i>	61
<i>Tableau 8 : Avantages et limites du droit de préemption urbain - Réalisation Groupe Atelier</i>	62
<i>Tableau 9 : Avantages et limites du droit de préemption dans les ZAD - Réalisation Groupe Atelier</i>	63
<i>Tableau 10 : Avantages et limites du droit de préemption sur les fonds artisanaux - Réalisation Groupe Atelier</i>	63
<i>Tableau 11 : Avantages et limites de l'expropriation - Réalisation Groupe Atelier</i>	64
<i>Tableau 12 : Avantages et limites de la mise en emplacement réservé - Réalisation Groupe Atelier</i>	65
<i>Tableau 13 : Avantages et limites des secteurs d'attente - Réalisation Groupe Atelier</i>	66
<i>Tableau 14 : Avantages et limites de la Taxe d'aménagement - Réalisation Groupe Atelier</i>	67
<i>Tableau 15 : Avantages et limites du projet urbain partenarial - Réalisation Groupe Atelier</i>	68
<i>Tableau 16 : Avantages et limites de la dation - Réalisation Groupe Atelier</i>	68
<i>Tableau 17 : Avantages et limites de la participation pour voirie et réseaux - Réalisation Groupe Atelier</i>	69
<i>Tableau 18 : Avantages et limites de la ZAC - Réalisation Groupe Atelier</i>	70
<i>Tableau 19 : Avantages et limites du lotissement communal - Réalisation Groupe Atelier</i>	70
<i>Tableau 20 : Avantages et limites du permis de construire groupé - Réalisation Groupe Atelier</i>	71
<i>Tableau 21 : Avantages et limites de l'association foncière urbaine - Réalisation Groupe Atelier</i>	72
<i>Tableau 22 : Avantages et limites de l'établissement public foncier local - Réalisation Groupe Atelier</i>	74
<i>Tableau 23 : Avantages et limites de la société coopérative d'intérêt collectif - Réalisation Groupe Atelier</i>	74
<i>Tableau 24 : Principaux leviers réglementaires pour l'encadrement de la division-construction - Réalisation Groupe Atelier</i>	77
<i>Tableau 25 : Distinctions entre zones Ua et Ub - Réalisation Groupe Atelier</i>	107
<i>Tableau 26 : Proposition de modifications du PLU - Réalisation Groupe Atelier</i>	108

Annexes

Annexe 1

Différents points de vue sur les espaces pavillonnaires

Deux types de discours s'affrontent au sujet du tissu pavillonnaire. Il y a d'un côté, les personnes non initiées à l'urbanisme, qui voient dans ce modèle un moyen d'accéder à la propriété et de satisfaire un nombre important de leurs désirs. Cette forme urbaine permet pour eux d'avoir un jardin de taille correcte et une maison répondant à leurs besoins et relativement récente (sans travaux importants). De manière générale, ce type de tissu ne se caractérise pas par de la mitoyenneté, et cela attire les acheteurs. Pour nombre d'entre eux mitoyenneté rime avec promiscuité, nuisances sonores, olfactives, vis-à-vis... Avec le modèle pavillonnaire ils sont à la recherche d'intimité.

Mais cependant ce n'est pas ce type de tissu qui offre le plus d'intimité. Bien au contraire. Les professionnels de l'urbanisme critiquent sur de nombreux points ce type de tissu et notamment au sujet de la non optimisation du foncier. En effet que ce soit au sein des parcelles privées ou sur l'espace public avec les grandes voiries larges, il y a un gaspillage de foncier.

Utilisation des surfaces de parcelles

A la question de la densité est liée la question de la surface des parcelles d'un quartier donné. En effet, des parcelles de petite taille impliquent un nombre plus grand de constructions et sont ainsi plus propices à la densification d'un secteur. Dans une logique de limitation de l'étalement urbain, c'est également dans ce sens que devrait aller les projets d'urbanisation. Cependant, ces derniers se heurtent à l'argument avancé par de nombreux promoteurs, à savoir une surface minimum demandée par les acheteurs. Cette surface est induite par le besoin d'espace autour de la maison, pour son usage et un ressenti d'ouverture.

Dans les faits, cela est à relativiser. Cela peut se voir à Port Saint-Père. Ainsi nous pouvons nous pencher sur les usages des espaces non construits de certaines parcelles, cela à partir des photographies aériennes en relation avec le cadastre, en mesurant les surfaces selon leur usage.

Sur la figure X, nous avons des parcelles extraites du lotissement de la Case aux Renards ainsi que du Clos de Retz. Ces constructions, datant des dernières décennies, illustrent l'archétype des parcelles visibles

dans ce style de lotissement. Si elles ne sont pas représentatives de toutes les parcelles des secteurs donnés, elles ont une certaine valeur d'exemple.

La surface de ces parcelles varie entre 600 et 900 m², soit des surfaces normales pour cet urbanisme. Globalement, la part construite représente 15 à 20% de la surface totale, un peu plus si l'on trouve des annexes. Cette partie ne varie donc pas beaucoup.

A cette urbanisation est associé le positionnement au centre de la parcelle de la maison, permettant au propriétaire de pouvoir en faire le tour. Cela engendre des espaces résiduels dont il est très difficile de trouver une utilisation. De plus ces espaces sont souvent mal exposés et subissent l'ombre portée des bâtiments alentour. Il s'agit donc souvent de lieux délaissés. Dans ces parcelles, cette part varie entre 5 et 15 %, pouvant parfois atteindre les 84 m², soit la surface d'un logement. Ce positionnement entraîne également la création de petits espaces situés à l'avant de la maison, qui, du fait de la proximité de la route et donc du vis-à-vis, ne sont que peu utilisés.

Le développement de ce tissu est étroitement lié à l'essor de l'automobile et donc une grande partie des parcelles est utilisée à l'accès, de l'entrée à la porte de la maison ou à la porte du garage. En effet cela peut varier de 10 % à 27 % sur les parcelles étudiées, voire 43 % pour la dernière, soit près de la moitié de la parcelle ! Cette perte d'espace est encore plus importante quand les parcelles sont issues d'une division-construction en drapeau. Ce sont autant d'espaces qui sont la plupart du temps imperméabilisés et dont l'usage est limité au simple lieu de passage.

Ainsi la surface que nous pourrions appeler surface utile, celle qui correspond à un espace utilisable par l'habitant, un espace qui est perçu d'un seul ensemble, ce que l'habitant pourrait appeler son « jardin », cette surface ne correspond qu'à une part représentant entre 20 et 55 % de la parcelle totale. Dans la plupart des cas, moins de la moitié de la parcelle est perçue comme un espace utile.

On peut imaginer une meilleure implantation des maisons à proximité des voies, en limite de propriété, ce qui permettrait de limiter les espaces résiduels. En additionnant les surfaces utiles et bâties, sur les parcelles étudiées, nous obtenons des surfaces allant de 261 à 550 m². Nous sommes ainsi sous les standards surfaciques créés par cet urbanisme.

A cela s'ajoute un autre facteur, le prix. En effet, une parcelle de petite taille sera moins chère qu'une parcelle à la surface plus importante. Un choix plus large de taille de parcelles peut engendrer une certaine mixité au niveau des acheteurs, permettant à des jeunes couples ou des personnes âgées d'acquérir un terrain de plus petite taille, à moindre frais. L'optimisation de l'espace peut se mettre au service de la densification et de la mixité sociale par la réduction des tailles de parcelles.

De plus, les parcelles de petites tailles se vendent. En effet, dans le nouveau lotissement des granges (cf. figure 1), la surface des parcelles avoisine les 200 m², bien en deçà des surfaces des lotissements alentours. Ici encore, l'espace aurait pu être optimisé pour éviter la non utilisation de plus de 50 m², soit un quart de la parcelle...

Ainsi, il est possible de travailler dans les projets sur des parcelles de petite taille sans pour autant donner aux habitants une forte impression de densité. L'optimisation des espaces ainsi que le ressenti dû à la forme de la parcelle sont des facteurs à prendre en compte dans l'urbanisation.



18,8 %	Bâti : 171 m ²
27,5 %	Accès : 251 m ²
4,3 %	Surface inutilisable : 39 m ²
36,9 %	Surface utile : 336 m ²
12,5 %	Jardin avant : 114 m ²

TOTAL : 911 m²



19,8 %	Bâti : 122 m ²
13,6 %	Accès : 84 m ²
9,3 %	Surface inutilisable : 57 m ²
57,3 %	Surface utile : 353 m ²

TOTAL : 616 m²



19,8 %	Bâti : 122 m ²
13,6 %	Accès : 84 m ²
9,3 %	Surface inutilisable : 57 m ²
57,3 %	Surface utile : 353 m ²

TOTAL : 616 m²



22,7 %	Bâti : 142 m ²
43,2 %	Accès : 270 m ²
13,5 %	Surface inutilisable : 84 m ²
20,6 %	Surface utile : 129 m ²

TOTAL : 625 m²



16,9 %	Bâti : 133 m ²
9,9 %	Accès : 78 m ²
7,9 %	Surface inutilisable : 62 m ²
53,1 %	Surface utile : 417 m ²
12,1 %	Jardin avant : 95 m ²

TOTAL : 785 m²



29,7 %	Bâti : 62 m ²
24,4 %	Accès : 51 m ²
8,6 %	Surface inutilisable : 18 m ²
37,3 %	Surface utile : 78 m ²

TOTAL : 209 m²

Annexe 2

Réflexion n°1 - Retour de l'équidé en ville

En France depuis une dizaine d'années, les chevaux font leur retour dans les villes, en effet 43 villes petites ou grandes, ont fait le pari du **retour à l'utilisation de l'équidé**.

C'est une **démarche originale** qui doit être portée par une politique communale et une volonté de s'inscrire dans un **projet de développement durable**.

Les exemples de Vasles dans les 2 Sèvres et de Villebarou dans le Loir et Cher montrent qu'il s'agit d'un projet viable et présentant de nombreux **avantages d'un point de vue social, écologique et économique**.

Budget

Attelage et cheval : **15 000 € - 20 000€**

Cet investissement peut être amortir de différentes manières. L'attelage peut servir au ramassage scolaire, à l'entretien des espaces verts, ou encore aux ramassages des déchets recyclables.

Subventions possibles

FEDER, Programme LEADER
Le Conseil de chevaux des Hautes Normandie (CCHN)
Les Haras nationaux

Montage du projet sur PSP

L'attelage serait utilisé pour la rentrée et la sorties des écoles (8h – 9h / 16H30 – 17h45) et sur le reste de la journée, il serait possible d'utiliser cet attelage pour l'entretien des espaces verts et pour le ramassage des déchets organique qui servirait à faire du compost. Ce projet nécessite l'achat d'un cheval de trait et d'un attelage **accessible aux PMR**, le

montant avoisine le 20000 euros. A cela il faut rajouter la reconversion d'un employé municipal en meneur d'attelage. Un **partenariat peut être mis en place avec les écuries de l'horizon de Port-Saint-Père**. Il est possible qu'un des salarié soit volontaire pour effectuer les tournées dans la commune ou pour former une personne à l'attelage.

Ce projet aurait plusieurs bénéfices pour la commune. Premièrement il s'agit d'une première dans les Pays de la Loire, **Port-Saint-Père serait donc un exemple pour la région**. Ce statut lui conférerait une attractivité d'autant plus importante. Cette exemplarité serait due également à l'engagement de la commune dans une **logique de développement durable**. En effet ce projet respecte les 3 piliers du concept. Sur le plan environnemental, il est beaucoup moins émetteur de GES et consommateur d'énergie d'un véhicule motorisé, dans point de vue social, il favorise le lien social et renforce l'identité de bourg rural chère à la commune ; économiquement il est moins couteux à l'achat et à l'entretien qu'un véhicule motorisé sur le long terme.

Echéance de mise en service

Ce projet peut être testé à partir du printemps 2015 et mis en place pour la rentrée scolaire 2015/2016.

Bibliographie

<http://www.traction-chevaline.com/>
[Rapport d'étude : utilisation des chevaux de traits dans les communes françaises.](http://www.lanouvellerepublique.fr/Deux-Sevres/Actualite/Environnement/n/Contenus/Articles/2012/06/23/Le-ramassage-scolaire-se-fait-en-caleche-a-Vasles)
<http://www.lanouvellerepublique.fr/Deux-Sevres/Actualite/Environnement/n/Contenus/Articles/2012/06/23/Le-ramassage-scolaire-se-fait-en-caleche-a-Vasles>
<http://www.charentelibre.fr/2013/03/21/ramassage-scolaire-en-caleche-pour-des-enfants-du-loir-etcher,1825985.php>

Réflexion n°2 : Réappropriation des espaces publics par les habitants

Source d'inspiration

Chédigny (37) est considéré comme le premier village « jardin remarquable ». Il s'agit d'un exemple de verdissement de l'espace public réussi. Les trottoirs, la voirie sont devenus des espaces plantés de rosiers de toutes sortes. Cela a permis de **réappropriation de la rue** par les habitants mais aussi de valoriser l'image de la ville et d'accroître son rayonnement (foire aux rosiers). Dans ce **village les rosiers sont devenus l'élément fédérateur**, vecteur de lien social et de convivialité.

Subventions possibles

Région, Département, communes de communes

Programme : la voirie pour tous, lancé en 2006 par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Projet à Port-Saint-Père

L'agriculture est très présente sur la commune et on peut ressentir une certaine culture « paysanne » au sein des espaces urbanisés. Dans les hameaux ainsi que dans les centres bourgs, on peut noter la présence de nombreux potagers de taille importante. Dans le même esprit qu'à Chédigny, il serait intéressant de faire de **Port Saint Père, un potager remarquable**. Le projet consisterait à un verdissement de l'espace public et plus précisément à la **reconversion des certains espaces publics en potager partagé**. Cela permettrait de créer du lien social entre les ruraux et les néo ruraux, de familiariser les enfants et les jeunes adultes à la culture de la terre mais aussi de se réapproprier des espaces qui sont à tous mais n'appartiennent à personne : Les rues, les places, les parcs ... Cette réflexion sur le verdissement sera accompagné d'un travail sur le

partage de la voirie. L'objectif étant de faire des espaces de voirie des lieux de apaisés conviviaux.

Dans cette logique de gestion différenciée des espaces publics (espaces verts et voiries), il serait également possible de multiplier les **espaces de prairies fleuries** dans la ville (photos 1 & 2) et des zones de partage. La mise en place de ce genre d'espaces permet de favoriser la biodiversité, de réduire les couts d'entretiens mais également de **pacifier la ville**. Ces prairies fleuries peuvent être créées sur l'emprise des trottoirs actuels, au pied des arbres, sur les rebords de routes mais également dans les jardins publics.



Bibliographie

<http://www.culturecommunication.gouv.fr/Regions/DRAC-Centre/Nos-secteurs-d-activite/Jardins-Paysages/Jardins-remarquables/Loir-et-Cher>
http://www.poitiers.fr/c_81_365_Gestion_ecologique.html
<http://www.lachapellesurordre.fr/la-gestion-ecologique-des-espaces-verts>
<http://www.villes-et-villages-fleuris.com/14476-chedigny-47.html>
<http://www.chedigny.fr/>

Réflexion n° 3 : Quel type de revêtements de sols ?

Origine de la réflexion

Dans les espaces périurbains, la **voiture a une place prédominante** qui passe par des axes surdimensionnés, une omniprésence de l'enrobé et donc une perméabilisation importante des sols. Tout cela laisse **peu de place aux modes doux**.

Différents points à prendre en compte pour la création d'un chemin dédié aux modes doux :

- Le tracé

Le chemin doit relier des zones stratégiques, permettre différentes activités (promenade, accès à une infrastructure ...) et être utilisable le plus souvent possible. Pour que ce chemin soit utilisé, la question de l'orientation est primordiale. Elle conditionne le confort et la sécurité (mousse glissante sur le sol). En étroite relation avec l'exposition, la topographie du site est à prendre en compte (érosion, cheminements de l'eau, accès PMR). Tout comme dans les projets d'aménagement, la création d'un chemin doit s'intégrer dans l'environnement et donc respecter l'existant (Végétation, réseau racinaire)

- Les usagers

Afin que le chemin réponde aux attentes de la population, il faut **identifier les usagers du chemin** et définir leurs besoins. Les usagers sont multiples :

- Piétons/ coureurs
- Personnes à mobilités réduites ou en situation de handicaps
- Rollers
- Cyclistes (VTT, VTC, Vélo de routes, promenade ...)

Les réglementations pour l'accessibilité sont de plus en plus strictes en ce qui concerne le type de sol, la largeur de la chaussée, le profil, les paliers, les rebords, et les couleurs.

- Les matériaux

Matériaux	Points positifs	Points négatifs
Stabilisé avec ou sans liant	Aspect variable Perméabilité léger Adapté au milieu rural Multiplicité d'usages Cout abordable	Entretien Pas fait pour les pentes Recomptage fréquent Supporte mal les véhicules lourds
Enduits superficiels (petits gravillons)	Teinte variable Cout	Dégradation facile Esthétisme Usage Non dédié aux voitures et PMR
Enrobés	Résistance Multiplicité des usages Entretien	Bilan carbone Imperméabilité Pollution Problème des racines Aspect routier
Bétons coulés	Durée de vie Esthétisme Résistance Bonne intégration Multiplicité des usages	Imperméabilité Nécessité de couper le béton si volonté de faire des travaux Bilan carbone
Terre/ herbe	Naturel Perméabilité	Pas confortable si usage roulant Problème pour le bornage Accessibilité à tous impossible
Bois Copeaux et bois déchiqueté	Aspect naturel Bilan carbone Possibilité d'intégrer grillage pour l'adhérence	Nombreuses réglementations sur la provenance et le traitement Glissant Entretien

A Port Saint Père

Pour les cheminements piétons au sien du bourg, sur des surfaces plane, il serait opportun d'utiliser du stabilisé en faisant attention à ne pas mettre de trottoirs ou de rebords pour l'accessibilité de tous = **Mise en place d'un espace de partage (photo)**.

Pour la reconversion des chemins agricoles en chemins de promenade ou d'accès à la gare, il faudra utiliser un autre revêtement de sol car les usages ne sont pas les mêmes. Sur ces chemins cohabiteront des tracteurs, des piétons en promenade, des piétons pressés (allant à la gare), des cyclistes mais aussi des PMR, parents avec poussettes ou des trottinettes. Il sera donc plus intéressant d'utiliser une surface plus lisse pour le confort de chacun (figure).

- Bibliographie :

<http://www.caue85.com/les-revetements-de-sol-pour.html>



Photo 1 : Exemple de panneau de zone partagée – source : Lunelavelo.fr

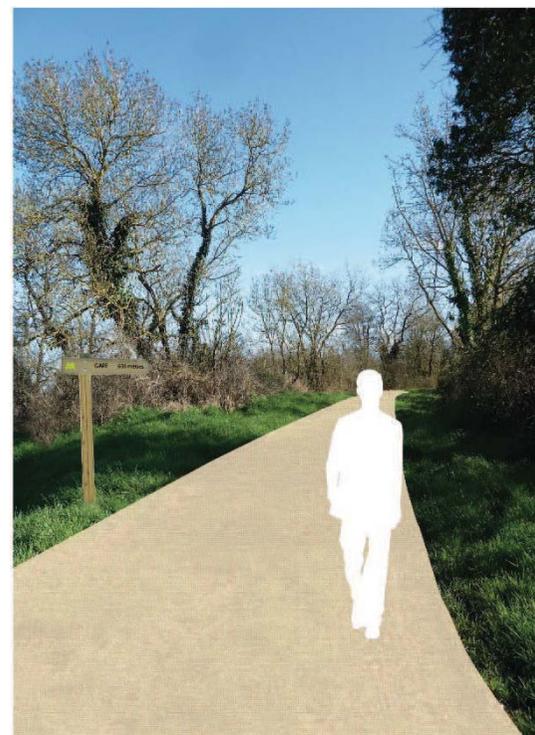


Figure 1 : Un cheminement doux vers la gare depuis un hameau - Groupe Atelier

Réflexions n° 4 : Intégration dans le paysage urbain des conteneurs à ordures

Origine de la réflexion

La division-construction et le développement du recyclage font qu'il y a de **plus en plus de poubelles dans l'espace public**. Cela pouvant être **préjudiciable pour le cadre de vie**, il sera intéressant d'effectuer un travail sur cette question pour ne pas dégrader le paysage urbain.

Éléments clés

Dans les projets de densification par division parcellaire, une réflexion sur le dimensionnement, l'accessibilité et la typologie à la voirie est importante. Les voiries trop étroites et en impasses ne permettront pas aux engins de ramassage de ordures de faire demi-tour. Afin de faciliter le ramassage et de rendre plus discret les conteneurs, il peut être envisagé de mettre en place **des espace mutualisé de collecte et de ramassage** des ordures. Ces espaces doivent être à la fois, discrets, distinguable et accessible à tous (Photo 4&5&6).

En lien avec un projet de ramassage scolaire hippique, il serait envisageable de se servir des cheveux en journée (quand les enfants sont à l'école) pour le ramassage des déchets verts dans le centre-bourg de la commune mais également dans les lotissements avoisinants (exemple : la case aux renards, les Salettes et la rive droite pour la commune de Port-Saint-Père). Ces déchets verts pourront servir de compost pour les espaces verts de la commune.



Photo 4 : Conteneurs de tri –
Chateauroux 36



Photo 5 : Poubelles de tri de Lab23 -
archiexpo.fr

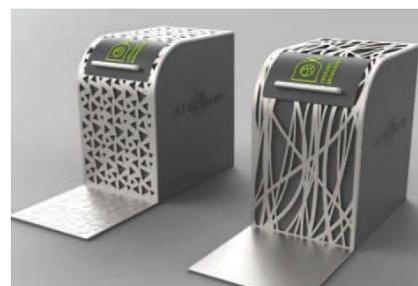


Photo 6 : Poubelle de tri innovante Neos
– Cargocollective.com

- Bibliographie

<http://www.archiexpo.fr/cat/espaces-publics/mobilier-urbain-proprete-poubelles-tri-selectif-O-1404.html>

Mémoire 2006 Anne Laure Baron, des bourgs en extension : respecter l'existant pour mieux renouveler.